

mento Acquarone 6.342, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

| | |
|------------------------------|-------|
| <i>(Presenti</i> | 409 |
| <i>Votanti</i> | 407 |
| <i>Astenuti</i> | 2 |
| <i>Maggioranza</i> | 204 |
| <i>Hanno votato sì</i> | 179 |
| <i>Hanno votato no</i> .. | 228). |

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Vigni 6.343 e Realacci 6.344, non accettati dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

| | |
|------------------------------|-------|
| <i>(Presenti</i> | 417 |
| <i>Votanti</i> | 416 |
| <i>Astenuti</i> | 1 |
| <i>Maggioranza</i> | 209 |
| <i>Hanno votato sì</i> | 192 |
| <i>Hanno votato no</i> .. | 224). |

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Lion 6.345 e Iannuzzi 6.346, non accettati dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

| | |
|------------------------------|-------|
| <i>(Presenti</i> | 422 |
| <i>Votanti</i> | 421 |
| <i>Astenuti</i> | 1 |
| <i>Maggioranza</i> | 211 |
| <i>Hanno votato sì</i> | 194 |
| <i>Hanno votato no</i> .. | 227). |

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Acquarone 6.351, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

| | |
|------------------------------|-------|
| <i>(Presenti</i> | 431 |
| <i>Votanti</i> | 430 |
| <i>Astenuti</i> | 1 |
| <i>Maggioranza</i> | 216 |
| <i>Hanno votato sì</i> | 203 |
| <i>Hanno votato no</i> .. | 227). |

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Realacci 6.347, Lion 6.348 e Vigni 6.349, non accettati dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

| | |
|------------------------------|-------|
| <i>(Presenti</i> | 424 |
| <i>Votanti</i> | 423 |
| <i>Astenuti</i> | 1 |
| <i>Maggioranza</i> | 212 |
| <i>Hanno votato sì</i> | 196 |
| <i>Hanno votato no</i> .. | 227). |

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Vigni 6.350, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

| | |
|------------------------------|-------|
| <i>(Presenti</i> | 428 |
| <i>Votanti</i> | 427 |
| <i>Astenuti</i> | 1 |
| <i>Maggioranza</i> | 214 |
| <i>Hanno votato sì</i> | 198 |
| <i>Hanno votato no</i> .. | 229). |

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 6.355, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

| | |
|------------------------------|-------|
| <i>(Presenti</i> | 424 |
| <i>Votanti</i> | 423 |
| <i>Astenuti</i> | 1 |
| <i>Maggioranza</i> | 212 |
| <i>Hanno votato sì</i> | 196 |
| <i>Hanno votato no</i> .. | 227). |

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Realacci 6.356, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

| | |
|----------------------------------|-------|
| <i>(Presenti e votanti</i> | 423 |
| <i>Maggioranza</i> | 212 |
| <i>Hanno votato sì</i> | 198 |
| <i>Hanno votato no</i> .. | 225). |

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Enzo Bianco 6.351-bis, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

| | |
|------------------------------|-------|
| <i>(Presenti</i> | 431 |
| <i>Votanti</i> | 430 |
| <i>Astenuti</i> | 1 |
| <i>Maggioranza</i> | 216 |
| <i>Hanno votato sì</i> | 197 |
| <i>Hanno votato no</i> .. | 233). |

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 6.357, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

| | |
|----------------------------------|-------|
| <i>(Presenti e votanti</i> | 433 |
| <i>Maggioranza</i> | 217 |
| <i>Hanno votato sì</i> | 200 |
| <i>Hanno votato no</i> .. | 233). |

Passiamo alla votazione dell'articolo 6. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Vigni. Ne ha facoltà.

FABRIZIO VIGNI. Signor Presidente, noi voteremo contro l'articolo 6 con il quale Governo e maggioranza hanno smontato e riscritto gran parte della legge sugli appalti dei lavori pubblici.

Come giustificazione avete usato sostanzialmente due motivazioni. La prima è di carattere politico-ideologico: ad esempio, il relatore Stradella ha detto che la legge Merloni è il frutto avvelenato di una stagione politica superata; il ministro Lunnardi precedentemente l'aveva definita frutto di un clima da caccia alle streghe. Lascio da parte questa prima motivazione e vorrei discutere della seconda: a vostro avviso la legge n. 109 del 1994 avrebbe ingessato e bloccato il mercato delle costruzioni. Vorrei chiedermi e chiedere se è davvero così. Il settore delle costruzioni in Italia è bloccato? Siamo al disastro?

Dato che abbiamo cercato di stare al merito della discussione, e non a dispute politico-ideologiche, sono andato a rivedere i dati contenuti in uno dei rapporti più completi, forse il più completo, che esista sull'argomento, ovvero il rapporto Cresme per il 2002. È una lettura che consiglio vivamente a tutti perché in quel rapporto si legge che noi abbiamo alle spalle « sette anni di espansione del settore delle costruzioni ». Si legge che, tranne che nel ciclo del boom economico 1951-65,

non ci sono mai stati così tanti anni di crescita per le costruzioni in Italia. Nel 2000 si è toccato il picco più alto in valori costanti nella storia della produzione edilizia del nostro paese. A tale risultato hanno contribuito vari fattori: in particolare, le politiche di agevolazione fiscale per le ristrutturazioni, il settore privato, ma anche — seppure in misura ancora inadeguata — la positiva inversione di tendenza negli investimenti pubblici dopo il 1995. Si legge ancora in quel rapporto che nessun settore economico tira quanto le costruzioni in termini di occupazione nel 2001. Tra il 1999 e il 2001 vi è stato un aumento di più del 10 per cento: 1.740.000 occupati nel settore, siamo a livelli record.

Non voglio usare questi dati per contrapporre ad una visione catastrofista una visione trionfalistica. Avvertiamo anche noi i problemi di deficit infrastrutturale del paese, avvertiamo anche noi la necessità di snellire, di semplificare, di sviluppare e di aggiornare la legislazione del settore. Ribadisco ancora una volta: non siamo noi a dire che non si tocca neppure una virgola della legge n. 109 del 1994. Saremmo stati seriamente disponibili ad apportare le modifiche necessarie, ma il fatto è che voi avete preferito occultare i dati della realtà, come quelli che citavo, per giustificare non delle correzioni, bensì uno stravolgimento delle regole, uno smantellamento di regole che hanno creato più trasparenza, più correttezza, più concorrenza nel mercato dei lavori pubblici. Tali regole hanno consentito di ottenere risultati che vengono riconosciuti anche da gran parte degli operatori: dalle imprese e dai progettisti.

Vorrei fare due esempi. Nei giorni scorsi l'Aniem, l'associazione che fa riferimento alla Confapi, ha detto che la legge Merloni è da cambiare ma con giudizio, introducendo i correttivi senza, però, stravolgerla. Infatti, il sistema imprenditoriale, dopo anni di incertezze, ha faticosamente beneficiato di un quadro di riferimento organico e metterlo in discussione nei suoi aspetti più significativi rischierebbe di disorientare un comparto che, solo adesso, si sta adeguando alla profonda riforma costituita dalla legge quadro.

Stessa valutazione è stata fatta dall'OICE, dalle associazioni dei progettisti, che hanno detto che la legislazione vigente è pienamente operativa solo da 12 mesi ed ha contribuito al consolidamento di un mercato che anni fa, dal punto vista della concorrenza e della trasparenza, era inesistente. Ora, con l'articolo 6 al nostro esame, avete, invece, stravolto quel sistema di regole e, cosa più grave, avete stravolto le norme in vigore prima della legge obbiettivo, che esclude le cosiddette grandi opere — e sono, sulla carta come vedremo, 250.000 miliardi di lire — dalle regole della legge ordinaria e le affida ai *general contractor*.

Quindi, con le norme sull'alta velocità che discuteremo tra poco, con questo articolo 6 e con quelle norme che abbiamo ricordato — che, ad esempio, in materia di concessionari dei lavori pubblici escludono gli stessi dalle regole dei lavori pubblici —, sferrate un colpo durissimo al principio della corretta concorrenza. Siamo paradossalmente, ma non troppo, rimasti solo noi a credere nel mercato e nella concorrenza perché voi riportate l'Italia al passato, quando di concorrenza nei lavori pubblici ce n'era poca o punto e i soliti noti si sedevano al tavolo e si spartivano i lavori: questo a Tizio, questo a Caio e il subappalto a Sempronio.

Come se non bastasse, create di nuovo incertezza nel sistema dei lavori pubblici, arrecando gravi danni anche agli operatori del settore e alle imprese stesse. Anche noi, onorevole Lupi, riteniamo le imprese una risorsa per il paese, ma esse hanno bisogno di certezze e noi riteniamo una risorsa per il paese anzitutto le imprese sane e serie, che hanno bisogno di regole certe. Per un verso, voi riportate le regole al passato e per l'altro, invece, create nuova incertezza, facendo un danno al paese, alle imprese e alle pubbliche amministrazioni: anche per tali motivi, esprimeremo un voto contrario all'articolo 6 (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

MARCO LION. Signor Presidente, con l'eventuale approvazione dell'articolo 6, sicuramente entriamo in una fase molto buia nella gestione dei beni pubblici del nostro territorio e delle regole che hanno presieduto agli appalti e alla legge Merloni: questo è sicuramente uno degli articoli più negativi dell'intero provvedimento al nostro esame.

D'altronde, proprio nell'ecllettismo normativo di questa maggioranza — dalla versione iniziale che prevedeva la modifica di soli 6 articoli della legge sugli appalti, dopo l'esame delle Commissioni riunite, abbiamo passato in esame ben 18 articoli di modifica — abbiamo una vera e propria controriforma della normativa nazionale sugli appalti pubblici.

Con l'articolo 6 al nostro esame, abbiamo avuto una riduzione dell'area del rischio di impresa da parte dei privati, sicuramente un aumento degli oneri a carico dell'amministrazione pubblica e abbiamo liberalizzato l'appalto integrato. È stata legittimata la partecipazione del privato concessionario o delle società di progetto, con pari diritti e facoltà, alla conferenza dei servizi decisoria — che, fino ad oggi, era riservata alle sole pubbliche amministrazioni — e tra i soggetti che possono presentare proposte di intervento in materia di lavori pubblici si inseriscono anche le fondazioni bancarie e le camere di commercio.

Inoltre, che dire della modifica all'articolo 38 della legge Merloni, con l'inserimento dell'articolo 38-bis, che sconvolge la normativa urbanistica in Italia? E che dire dei subappalti e della possibilità di un ritorno in grande stile della criminalità organizzata nella gestione degli appalti?

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PIER FERDINANDO CASINI (ore 17,35)

MARCO LION. È veramente sconsigliato pensare che la maggior parte degli

articoli approvati dal centrodestra sia stata approvata perché noi del centrosinistra eravamo presenti in aula.

Chiedo ai colleghi — agli onorevoli Castagnetti e Violante — se sia possibile continuare così, se sia possibile legittimare un'azione di questo Parlamento che, senza prestare in alcun modo orecchio, senza ragionare sulle proposte ragionevoli che il centrosinistra ha presentato, è andato avanti fregandosene alla grande.

A questo punto, vorrei si svolgesse una riflessione sull'utilità della nostra presenza in aula; se sia opportuno continuare a votare e continuare a consentire il mantenimento del numero legale in quest'aula. Lo chiedo principalmente ai colleghi del centrosinistra in quanto — a mio avviso — non possiamo essere responsabili, attraverso l'approvazione di questo disegno di legge, dello scempio di legalità e di quello che si verificherà sul nostro territorio in materia di opere pubbliche (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Verdi-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 6, nel testo emendato.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

| | |
|-----------------------|-------|
| (Presenti | 413 |
| Votanti | 412 |
| Astenuti | 1 |
| Maggioranza | 207 |
| Hanno votato sì | 227 |
| Hanno votato no .. | 185). |

Prendo atto che gli onorevoli Soro, Bressa e Bimbi hanno espresso voto favorevole mentre volevano esprimere voto contrario.

(Esame dell'articolo 7 — A.C. 2032)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 7 e dell'unica proposta emendativa ad esso presentata (*vedi l'allegato A — A.C. 2032 sezione 3*).

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore ad esprimere il parere delle Commissioni.

GIORGIO BORNACIN, *Relatore per la maggioranza per la IX Commissione*. Signor Presidente, le Commissioni esprimono parere contrario sull'emendamento Vigni 7.1, interamente soppressivo dell'articolo 7.

PRESIDENTE. Il Governo?

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo concorda con il parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Avverto che, essendo stato presentato un unico emendamento interamente soppressivo dell'articolo, porrò in votazione il mantenimento dello stesso.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sul mantenimento dell'articolo 7.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

| | |
|------------------------------|-------|
| <i>(Presenti</i> | 417 |
| <i>Votanti</i> | 416 |
| <i>Astenuti</i> | 1 |
| <i>Maggioranza</i> | 209 |
| <i>Hanno votato sì</i> | 224 |
| <i>Hanno votato no</i> .. | 192). |

(Esame dell'articolo 8 – A.C. 2032)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 8 e delle proposte emendative ad esso presentate *(vedi l'allegato A – A.C. 2032 sezione 4)*.

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

PIER LUIGI BERSANI. Signor Presidente, l'oggetto di questo articolo ha già

suscitato molte discussioni, molte polemiche e noi, naturalmente, disperiamo che il Governo voglia ricredersi a proposito di scelte delle quali chiediamo lo stralcio.

Tuttavia, intervengo perché rimanga agli atti che, con queste misure, il Governo e la maggioranza stanno affossando le tratte Milano-Genova e Milano-Verona. Vorrei che ciò fosse chiaro e lo motivo molto brevemente.

Il punto è il seguente: individuare *a priori* i consorzi di impresa con cui contrattare successivamente modalità, tempi e costi dell'opera, significa indebolire il committente, allungare i tempi, accrescere i costi. L'esperienza ci insegna che queste tre cose sono indiscutibili.

Per tale motivo abbiamo abolito le concessioni per le nuove tratte, senza inibire le operazioni in corso, vale a dire quelle giunte alla chiusura della conferenza dei servizi, come la Milano-Torino, pur trovando, in quel caso, il modo di rafforzare la committenza. Abbiamo abolito le concessioni con norme facilmente leggibili, che si riducevano a quattro righe, trasparenti e legittime, anche se su tali norme ci furono – ricordo – pareri contrari. A questo proposito vorrei sottolineare che il professor Baldassarre, in quell'occasione, non diede miglior prova di sé; speriamo faccia meglio alla RAI.

Ripristinare, oggi, quel meccanismo significa fare strame delle norme europee e nazionali in materia. Questo è incontestabile e l'*antitrust* lo ha segnalato con assoluta precisione. Voi non potete non sapere che esponete il paese ad una procedura di infrazione della quale non potete non conoscere gli sviluppi gravi e negativi. Ecco perché vi dico: state affossando quelle opere. Voi non inaugurerete quelle opere; dovrete accontentarvi di continuare a «reinaugurare» le opere che sono state avviate dal centrosinistra. Mi spiace ricordarlo, ma devo farlo anche per informazione verso i colleghi del centrosinistra che forse non lo fanno: da Roma a Firenze, da Firenze a Bologna, da Bologna a Milano, da Milano a Torino, si è aperto il più grande cantiere del mondo; l'ha aperto il centrosinistra. Non ci sa-

ranno altre tratte in questa legislatura, stante le norme che volete ribadire (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

Da domani, qualche impresa potrà dire di aver ottenuto di nuovo in portafoglio qualche megaconcessione, ma sarà questo l'unico vostro cantiere. Grazie (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e della Margherita, DL-l'Ulivo*).

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

ERMETE REALACCI. Signor Presidente, ho ascoltato con molta attenzione i pochi interventi di esponenti della maggioranza ed ho preso molto sul serio le argomentazioni che sono state portate, per cercare di capire se la battaglia che abbiamo condotto con durezza in quest'aula potesse essere letta in un'altra maniera. Nei loro interventi gli onorevoli Parolo, Lupi e Stradella hanno molto insistito su alcuni punti. Vorrei leggere questi interventi, però, proprio alla luce dell'articolo 8 che mi pare sia una specie di cartina al tornasole della filosofia che l'intero provvedimento ci propone.

Noi abbiamo criticato questo provvedimento con asprezza perché ci pare che sia un confuso e casuale: è una specie di provvedimento « Frankenstein » che rimette mano alla legge Merloni senza garantire l'efficacia dell'intervento ed aprendo grandi varchi all'illegalità. Si è detto in molti interventi che la legge Merloni è nata in condizioni di emergenza e risente di questo clima; non credo che le condizioni di emergenza possano essere considerate superate una volta per tutte. Del resto il caso Odasso, in Piemonte, sta a dimostrare che la partita della corruzione non è chiusa in questo paese, come non è chiusa la partita della mafia, come non è chiusa la partita del controllo degli appalti pubblici.

Non c'è da parte nostra alcun pregiudizio negativo — come, invece, si è detto — nei confronti degli imprenditori o addirittura — come ha sostenuto il collega Parolo

— nei confronti dei sindaci dei piccoli comuni. Peraltro, sia detto per inciso, molti di noi hanno sottoscritto una proposta di legge in difesa dei piccoli comuni. Nessuna voglia, dunque, di penalizzare l'imprenditoria onesta, che è un vanto di questo paese, né i piccoli comuni né le istituzioni in difficoltà. Io, personalmente, non ho alcun pregiudizio neanche nei confronti degli immigrati extracomunitari; tuttavia, penso che vada combattuta con molta durezza la presenza di mafie straniere nel nostro paese. Lo stesso discorso vale per i fenomeni di corruzione.

Ebbene, è fuor di dubbio che questo provvedimento non affronta le questioni strategiche della politica delle infrastrutture nel nostro paese. Si era registrato anche un impegno del Governo in sede di esame del collegato ambientale alla manovra finanziaria; si sono avute varie sollecitazioni a stabilire una priorità per le opere pubbliche collegate al trasporto pubblico urbano, al trasporto su rotaia e al cabotaggio. Tale priorità non è stata rispettata, in alcun modo, in questo collegato alla manovra finanziaria.

Indubbiamente, l'insieme delle norme che stanno per essere approvate apre spazi molto grandi per l'illegalità: si estendono i subappalti, si innalzano gli spazi della trattativa privata, si allungano i tempi di controllo delle imprese attraverso le SOA, si innalza ovunque il livello di discrezionalità. Altri spazi vedremo comparire in futuro. Si sarebbe dovuta presentare una riformulazione dell'articolo 71 della legge finanziaria, sicuramente molto diversa e migliorativa rispetto al testo originale. Diversamente accade oggi, in Parlamento e nel paese: in questi giorni, l'articolo 71 è stato presentato ed è in discussione presso la regione Sicilia esattamente nella versione originale, con il rischio di fomentare nuovi abusivismi e nuove distruzioni del territorio. Ciò lascia aperti tutti gli interrogativi per cui anche persone accorte — lo ricordava prima il collega Vigni — come il procuratore nazionale antimafia Vigna segnalano i rischi dell'estensione del meccanismo dei subappalti.

Ma in tutto questo, quello che mi sembra veramente il punto esemplare di questa filosofia è l'articolo 8. Ora, voglio chiedere ai colleghi della maggioranza (con alcuni di loro abbiamo anche parlato di queste cose in privato): che senso ha oggi — lo ricordava prima Bersani — prevedere di nuovo le condizioni che questo articolo propone per gli appalti? Voglio quantificare la cifra: stiamo parlando di 8, 10 mila miliardi di appalti in base alla vecchia concessione, che non garantisce lo Stato né rispetto all'entità effettiva della spesa, né rispetto ai tempi.

Voglio ricordare che i vecchi consorzi non avevano vincoli di questo tipo e per molti progetti abbiamo avuto enormi ritardi non dovuti al lungaggini burocratiche. Quando si parla di semplificare le procedure siamo d'accordo; dove non siamo d'accordo è quando si tratta di annullare le garanzie per l'ambiente, per la collettività, per l'igiene e la morale pubblica. Molti di questi consorzi hanno già operato; qualcuno di voi dirà: governava allora il centrosinistra. Ebbene, non tutto quello che ha fatto il centrosinistra va difeso, ma quanto viene oggi proposto è sicuramente molto grave. Per alcuni tratti dell'alta velocità, ci sono stati non solo enormi ritardi, ma anche un enorme aumento dei costi. Voglio in particolar modo segnalare il fatto che nella tratta Firenze-Bologna — che il ministro Lunardi conosce molto bene — i costi sono lievitati da 3.000 a 7.850 miliardi di lire. Contro questo articolo è stato espresso un parere molto chiaro da parte dell'autorità garante della concorrenza e del mercato, che è stato completamente ignorato. Si tratta di migliaia di miliardi, con la riproposizione di uno schema che lascia libero arbitrio, non ai privati puliti, ma a coloro che nel passato hanno lucrato sulle difficoltà dello Stato nel garantire tempi, certezza dei costi e anche correttezza delle procedure.

Nessuno vuole fare il profeta di fatti sgradevoli ma credo tutti voi abbiate ben chiaro il fatto che questo articolo lascia aperta la strada, per cui fra qualche anno si scoprirà che i motivi che hanno portato alla sua approvazione hanno a che fare

anche con cose che poco hanno a che vedere con l'igiene pubblica e con gli interessi dello Stato. Stiamo attenti, perché, quando si creano questi precedenti, non sappiamo poi dove si va a finire.

In particolare, vi voglio segnalare un caso di questi giorni, riguardante il problema delle rogatorie. Noi riteniamo che il provvedimento sulle rogatorie sia stato approvato per favorire precisi interessi: gli effetti che la legge sulle rogatorie sta avendo sono molto gravi. In questi giorni, anche le norme contro la sofisticazione alimentare a tutela dei nostri oli extravergine di oliva non possono essere fatte rispettare perché il provvedimento sulle rogatorie non permette di controllare con efficacia le sofisticazioni che avvengono su prodotti provenienti da altri paesi. Quanto accaduto per le rogatorie rischia di accadere per la normativa sugli appalti, soprattutto a causa di questo articolo che, ripeto, premia i soliti noti, non dà garanzie agli interessi pubblici e assegna 8, 10 mila miliardi fuori da controlli di legalità.

PRESIDENTE. Colleghi, vorrei fare il punto della situazione, mentre il relatore si prepara a intervenire.

I tempi sono esauriti per quasi tutti i gruppi di opposizione. Come voi sapete, cerco sempre di essere indulgente e moderato, lo sono per carattere, tuttavia avrei bisogno anche di un po' di collaborazione, altrimenti mi vedo costretto a richiamare l'osservanza dei tempi.

LUCIANO VIOLANTE. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIANO VIOLANTE. Signor Presidente, vorrei sottolineare una questione, sulla base di quello che lei ha detto e dei lavori finora svolti. Devo dire che noi abbiamo affrontato questioni assai delicate in merito all'articolo 6 e non abbiamo avuto risposte su questi problemi. Come sanno anche il viceministro Martinat e altri colleghi della maggioranza che seguono attentamente questo tema, abbiamo

posto una questione delicata che riguarda la liberalizzazione di alcuni meccanismi nel subappalto che, a nostro avviso (e non solo nostro), favorirebbero l'ingresso forte della mafia in questo settore.

Noi sappiamo quanti grossi lavori sia necessario fare nel Mezzogiorno e quanto rischio ci sia.

Oggi ci troviamo ad esaminare l'articolo 8 del provvedimento. Su questo articolo il collega Bersani ha posto alcune questioni che riguardano anche un orientamento dell'autorità *antitrust* che, come lei sa, è contraria a questa norma.

Signor Presidente, lei giustamente ci richiama ai tempi, noi però chiederemmo che vi sia un dibattito, che il viceministro intervenga, che i colleghi rispondano ai nostri argomenti, che si discuta. Altrimenti, lei comprende, il confronto parlamentare rischia di essere totalmente azzerato. Infatti, se vi è una maggioranza che vota il provvedimento senza discutere, mi chiedo quale sia il senso stesso dello stare in Parlamento e del rapporto tra maggioranza e opposizione.

Dico questo perché lei, cortesemente, ci ha richiamato all'osservanza dei tempi ma sussiste un problema più radicale, comune a tutti quanti i colleghi: se vi è un confronto, si risponde agli argomenti, si dibatte e poi si decide; ma, se questo confronto non vi è, vengono meno le regole fondamentali dello stare in Parlamento e, venendo meno le regole dello stare in Parlamento, queste vengono meno per tutti, signor Presidente, anche per l'opposizione.

Vorrei che i colleghi riflettessero sull'opportunità, prima che vengano espressi i pareri, di accantonare l'esame dell'articolo 8 e di prendere in esame le proposte che sono state fatte. In caso contrario, se non vi è un dibattito su questo punto, noi ci riserviamo di assumere tutte le iniziative necessarie per sottolineare la gravità di questa situazione, che vede una decisione parlamentare andare contro un orientamento dell'*antitrust*. Inoltre, come è stato detto, vi sono decisioni assunte, relativamente all'articolo 6, che consentono ad organizzazioni criminali di mettere le

mani sui subappalti; ciò rappresenta un qualcosa che non può passare sotto silenzio.

Pregherei il viceministro, i colleghi della maggioranza e il relatore di accedere ad un dibattito su questo tema.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al viceministro Martinat, vorrei brevemente rispondere all'onorevole Violante, che pone una questione, che è legittima dal suo punto di vista, una questione squisitamente politica.

Io non intervengo su una questione politica, che riguarda il rapporto tra maggioranza ed opposizione, tra Parlamento e Governo; infatti, il viceministro Martinat mi ha chiesto la parola ed io gliela concederò. Ho richiamato una questione di ordine regolamentare e ciò è diverso.

Prego, viceministro Martinat.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, intervengo non per aprire polemiche ma per spegnerle. L'opposizione afferma che non vi è stato e non vi è un confronto; credo che l'onorevole Violante dovrebbe leggere attentamente i verbali delle numerosissime sedute che si sono tenute nelle Commissioni di merito. In quest'ambito, maggioranza ed opposizione si sono confrontate e scontrate con il Governo, entrando nel merito delle questioni trattate. Si è discusso anche riguardo all'articolo 8 e all'articolo 6 e del parere reso dall'*antitrust*.

Come lei sa, onorevole Violante, si tratta di un parere non vincolante e su di esso noi abbiamo discusso ampiamente, basterebbe leggere i verbali delle Commissioni di merito. È evidente poi che ognuno fa il proprio mestiere; l'opposizione ha interesse ad allungare il brodo, a drammatizzare gli argomenti ed a pubblicizzare determinati e pesanti discorsi — pronunciati anche in quest'aula — secondo i quali si riaprirebbero le porte alla mafia e a

Tangentopoli. È tutto falso! Onorevole Violante, con una modifica certamente forte, relativa all'articolo 6 della legge Merloni, rendere europea questa nazione e la legislazione sui lavori pubblici adattandola alle normative europee. Credo questo sia un segnale politico preciso perché, se tutti vogliamo andare in Europa, dobbiamo adeguarci anche alle regole europee.

Onorevole Violante, come lei ben sa, la legge Merloni-ter era ben lontana dalle normative europee. Con queste modifiche noi l'abbiamo adeguata. Quando pochi mesi fa abbiamo esaminato in questo Parlamento la legge obiettivo, dalle opposizioni è stato annunciato che l'Italia avrebbe viaggiato a due velocità; che con la legge obiettivo le opere pubbliche viaggeranno molto più veloci, mentre le altre opere pubbliche viaggeranno molto più lentamente. Come ci eravamo impegnati nel dibattito sulla legge obiettivo, abbiamo contribuito a rendere veloci anche le procedure per la realizzazione delle altre opere pubbliche.

Credo che questo dibattito sia stato sviluppato ampiamente in merito alla legge obiettivo; è stato svolto ampiamente pure in Commissione relativamente a queste normative, anche sulla questione dell'articolo 8, in relazione al ripristino delle concessioni. Riteniamo, relativamente al parere dell'antitrust, di aver fornito in Commissione (mi permetterà di farle avere una copia anche a lei) un'ampia documentazione del motivo per cui verranno ripristinate le concessioni, circa i tempi ed i modi, anche in ordine alla velocizzazione delle opere medesime che queste permetteranno di realizzare.

BASILIO GERMANÀ. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BASILIO GERMANÀ. Signor Presidente, il collega Violante afferma giustamente che la maggioranza non spiega il motivo politico per cui si intende approvare questo articolo. Ebbene, collega Vio-

lante, già l'8 marzo del 2000, quando eravamo all'opposizione, avevamo tentato di resistere a quanto il Governo di allora voleva realizzare, perché lo riteniamo ingiusto. Il collega Bersani, che ha seguito il provvedimento personalmente, conosce particolari di cui lei probabilmente non sarà al corrente. Dice bene il viceministro Martinat: avremmo voluto resistere in quel momento perché, in primo luogo, il Governo di allora tentò l'8 marzo del 2000, con un decreto-legge (poi non convertito), di revocare queste benedette concessioni. Ci riprovò successivamente il 24 maggio con un disegno di legge — l'atto Senato n. 4629. Ci riuscì infine con la legge finanziaria.

Pertanto, intervenni (al Senato vi era il sottosegretario Angelini), cercando di spiegare che vi sarebbe stato un contenzioso (circa quasi 3 mila miliardi di contenzioso presunto, qualche dato mi dà ragione). Cosa abbiamo voluto ripristinare con questo provvedimento? In primo luogo — non sono un giurista — credo vi sia una violazione del principio costituzionale della separazione dei poteri: laddove c'è un rapporto tra TAV e privati o *general contractor*, non si può intervenire con una legge dello Stato nella risoluzione dei rapporti che si instaurano tra di loro.

Questo è il primo aspetto che ci convince.

Quanto al secondo aspetto, relativo al superamento del contenzioso di 3 mila miliardi, spiegherò alla fine il motivo per cui avremmo potuto evitare quel provvedimento che voi, allora, avete approvato.

Inoltre, viene imputata la mancata realizzazione delle opere ai *general contractor*. Anche questo non corrisponde a verità perché — i colleghi più attenti o delle precedenti legislature lo dovrebbero sapere — per la Bologna-Firenze si conseguì l'autorizzazione dalle istituzioni locali dopo cinque anni, mentre per la Milano-Bologna si conseguì dopo otto anni. Si tratta, pertanto, di scuse che sono state addotte, in relazione a quel provvedimento inserito nella legge finanziaria,

dall'allora maggioranza per cercare di revocare l'autorizzazione ai *general contractor*.

Nelle more, dal 1991 a quando venne revocata l'autorizzazione, anche il committente cambiò strategia, tant'è che si disse in un primo momento che ci si sarebbe dovuto occupare dell'alta velocità e, in un secondo momento, dell'alta capacità. Si tratta anche in questo caso di un adeguamento dei progetti.

Che dire dei finanziamenti che non c'erano? Avremmo dovuto far compiere ai *general contractor* alcune opere, senza finanziamenti. Anche questo è uno dei problemi che hanno avvertito e non voglio con ciò difenderli.

Mi rivolgo ora al collega Violante circa il problema politico. Nel 1991 noi non c'eravamo ma, giusto o sbagliato, chi, allora, rappresentava la nostra nazione volle, con quel provvedimento relativo ai *general contractor*, dire che anche le imprese italiane avrebbero dovuto lavorare, con l'immissione nel mercato (alla stregua anche delle imprese europee) di una parte dell'imprenditoria italiana. Mi pare sia un problema politico. Credo che abbiano fatto bene allora a voler fare ciò; se poi vi sono state delle deviazioni, chiaramente la colpa non può essere addebitata a chi viene dopo, né tanto meno a noi del partito di Forza Italia che è addirittura nato anni dopo.

Non si affrontò allora la questione se la tratta, che veniva revocata (mi riferisco all'ultimo provvedimento), dovesse essere messa in gara per intero o a tratti. Cosa significa ciò, collega Violante? Se il Governo, dopo aver revocato l'autorizzazione al *general contractor*, avesse detto di mettere in gara tutta la tratta, le imprese italiane non avrebbe potuto partecipare alla gara; avrebbero potuto farlo solo imprese europee. Cosa avrebbe significato ciò? Importare manodopera europea in Italia, danneggiando le nostre imprese.

L'*antitrust* perché ha torto? Perché il *general contractor* venne autorizzato nel 1991, quando non c'era ancora il pacchetto di gare europee.

Vorrei concludere, ricordando che nelle convenzioni che la TAV Spa ha concluso, questa aveva il potere di verificare i prezzi di mercato e, ove costoro pretendessero di spuntare prezzi superiori, la TAV Spa aveva facoltà di dichiararli non congrui e revocare legittimamente gli affidamenti. Questo avrebbe potuto fare con un 3 per cento di costo e non con 3 mila miliardi. Credo che questo, dopo aver affrontato il problema politico, sia anche un problema economico.

Vorrei ricordare che l'attuale maggioranza rappresentata da Alleanza nazionale, all'epoca all'opposizione, dalla Lega nord Padania e da Forza Italia intende ridare celerità ai lavori in Italia. Si vuole cioè che le imprese possano continuare a lavorare sul territorio nazionale. Nel fare ciò, non difendiamo soltanto le grandi imprese in Italia, ma anche il consorzio emiliano-romagnolo delle cooperative di produzione e lavoro, la cooperativa muratori e cementisti, il consorzio ravennate di produzione e quello delle cooperative di costruzioni con sede a Bologna. Si tratta di consorzi che non sono nostri e che non abbiamo mai conosciuto. Consiglierei di organizzare anche un girotondo attorno a questi (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*)!

TOMMASO FOTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOMMASO FOTI. Signor Presidente, intervengo perché vorrei fornire alcune precisazioni. In primo luogo, è stata giustamente evocata la necessità di un dibattito. Mi permetto di ricordare al collega Violante che l'articolo 131 di cui si chiede, attraverso questa norma, l'abrogazione, venne introdotto nella legge finanziaria, quando, come è noto, il dibattito è assai più ristretto, «impedito» e, diciamo pure, diventa difficile valutare tutti gli aspetti relativi a quella o a questa norma, atteso, ad esempio, che questo era l'articolo 131 della legge finanziaria per il 2001. Questo tanto per dare un quadro suffi-

cientemente rappresentativo della situazione in cui quella norma venne introdotta!

In secondo luogo, non è vero che la norma abbia prodotto effetti positivi. Essa di fatto non ha sbloccato alcun cantiere! È riuscita soltanto a bloccare i lavori delle conferenze dei servizi in essere, ogni attività di progettazione in essere e tutto ciò che era stato predisposto per poter ragionevolmente proseguire nei lavori.

In terzo luogo, nessuno ha accennato al contenzioso apertosi dopo l'introduzione di questa norma. Oggi vi è una richiesta di danno — certo si tratta di richieste e non di accertamento —, presentata dai soggetti che ritengono di essere stati penalizzati, pari ad un importo modesto: soltanto 4 mila miliardi nel suo complesso. Non mi pare quindi che sia stata una norma che abbia rispettato, se non altro, quel principio di economicità cui dovremmo ispirarsi!

Quanto infine alle osservazioni, e mi avvio alla conclusione, relative al *general contractor*, mi permetto soltanto di fare un riferimento, per quanto riguarda alcune situazioni in essere, laddove si opera senza *general contractor*. Per quanto riguarda la linea ad alta velocità di Bologna, i lavori affidati fra la fine del 1999 e la seconda metà del 2000, alla data del primo giugno 2001, segnano un avanzamento reale di circa il 3,5 per cento. Le riserve iscritte da diverse imprese appaltatrici, alla stessa data, ammontavano a circa 110 miliardi, pari a oltre il 15 per cento del valore dei lavori affidati e le richieste di varianti progettuali avevano raggiunto l'importo di circa 40 miliardi.

Per quanto riguarda il nodo di Roma, anche questo senza *general contractor*, i lavori divisi nei lotti 1, 2, 3 e 4, affidati e consegnati da oltre tre anni, alla data del 30 settembre 2001, hanno raggiunto un avanzamento percentuale del 16 per cento del totale delle opere affidate. Anche in questo caso la natura e le caratteristiche degli eventi ostativi hanno legittimato le imprese appaltatrici a vedersi riconosciuto un congruo indennizzo per i maggiori oneri e costi derivanti dal prolungamento

dei termini di scadenza contrattuale, in parte già negoziato per circa 16 miliardi, ed in parte tuttora in discussione per ulteriori 34 miliardi circa, a fronte di un avanzamento dei lavori pressoché nullo.

Infine, si riscontra ad oggi un ulteriore slittamento di circa 12 mesi delle opere in questione, a fronte del quale è lecito attendersi l'insorgere di un nuovo contenzioso e di relative riserve.

Se, quindi, questo è il quadro entro il quale il centrosinistra ci suggerisce di muoverci, ben venga questa norma: se non altro, spenderemo i soldi sapendo dove li spendiamo e non faremo un gioco delle parti che vorrebbe, nel nome di una trasparenza, favorire, in realtà, solo coloro i quali, attraverso perizie di dubbia legittimità o liceità, si stanno arricchendo a danno del popolo italiano (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

FABRIZIO VIGNI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABRIZIO VIGNI. Signor Presidente, intervengo solo per fare due brevi precisazioni rispetto a quanto ha detto il viceministro Martinat.

Prima di tutto, mi dispiace contraddirlo ma, dell'esame di questo provvedimento, tutto si può dire fuorché che vi sia stato un confronto aperto. Voglio ricordare soltanto che, a conclusione della discussione sulle linee generali, i relatori non hanno neppure sentito il dovere di replicare e che quando si è esaminato il parere sugli emendamenti ci si è trovati di fronte (salvo in rarissime eccezioni) ad un atteggiamento blindato — e vorrei dire pregiudiziale — che non si misurava neppure sul merito degli emendamenti.

Seconda precisazione. Lei, viceministro Martinat, dice: noi abbiamo dovuto modificare le regole sugli appalti e dobbiamo introdurre queste modifiche sull'alta velocità per essere in sintonia sull'Europa. La verità è esattamente l'opposto. Ad esempio, in materia di alta velocità ferroviaria, è stato ricordato anche dall'antitrust che questo articolo non appare coerente con le

direttive comunitarie; in materia di appalti di lavori pubblici, lei sa meglio di me che l'Europa sta discutendo ora la nuova direttiva che arriverà solo fra qualche mese e, quindi, sarebbe stato molto più saggio aspettare la nuova direttiva europea.

Come vede, da questo punto di vista, tutto si può dire fuorché che le decisioni che si stanno prendendo siano in sintonia con gli orientamenti europei (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e Misto-Comunisti italiani*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare sull'articolo 8 e sulle proposte emendative ad esso presentate, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

GIORGIO BORNACIN, *Relatore per la maggioranza per la IX Commissione*. Il parere è negativo sull'emendamento Lion 8.3, sugli identici emendamenti Realacci 8.4 e Duca 8.60, sugli identici emendamenti Duca 8.1 e Realacci 8.5, e sull'emendamento Albonetti 8.2.

L'emendamento Duca 8.7, durante i lavori delle Commissioni, era stato ritirato dai presentatori ed era confluito nell'emendamento De Laurentiis 8.6, sul quale le Commissioni avevano espresso parere favorevole. Tuttavia, dopo un esame più approfondito, in base anche a quanto disposto dall'articolo 35 della legge finanziaria, il parere delle Commissioni sull'emendamento De Laurentiis 8.6 è cambiato, pertanto, chiediamo ai presentatori degli emendamenti De Laurentiis 8.6 e Duca 8.7 di ritirarli, altrimenti il parere è contrario.

PRESIDENTE. Il Governo?

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il parere del Governo è conforme a quello espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Lion 8.3.

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

PIER LUIGI BERSANI. Signor Presidente, vedo con piacere che il dibattito si è aperto: va bene il dibattito, però la maggioranza non può raccontarci — scu-satemi la battuta — che gli asini volano.

Primo punto. È vero che vi fu una forte opposizione da parte vostra quando provammo ad inserire la norma nel decreto, poi nel successivo provvedimento, successivamente nella finanziaria e non riuscimmo a farvi intendere che, nell'anno di grazia 2001 e a far data fino al 2015, per le opere da mettere in cantiere, sarebbe stato impossibile immaginare una prosecuzione di meccanismi che, nel frattempo, erano diventati assolutamente ultronei rispetto alle norme comunitarie, e rispetto ai quali addirittura avevamo dei *general contractor* « in morte presunta », perché la FIAT non faceva più opere pubbliche, l'IRI era in scioglimento, l'ENI stava facendo altro; sarebbe stato impossibile proseguire così, perché si metteva a rischio la prosecuzione dell'opera e via dicendo.

Avete ritenuto di no; avete fatto opposizione, noi abbiamo introdotto la norma. Adesso ci si viene a dire che la norma sarebbe sconveniente, sia dal punto di vista economico sia dal punto di vista dei tempi. Vorrei chiedere al collega Foti se intenda proporre a tutta Europa e al resto del mondo il meccanismo che sta proponendo in questa sede. Mi pare di capire dalle sue parole che è meglio non fare le gare, perché ci si guadagna. A me, risulta il contrario. Alle Ferrovie risulta il contrario.

Certo che, se intendete assumere come contenzioso credibile le richieste dei costruttori alla TAV e alle Ferrovie di Stato, come ha già dichiarato il ministro Lunardi, nelle recenti interviste, vi chiedo se siate qui a difendere gli interessi dello Stato o quali altri interessi stiate cercando di difendere (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, della Margherita, DL-l'Ulivo e Misto-Comunisti italiani*).

In ogni caso, è inutile girare attorno al problema. L'antitrust non dà un parere qualsiasi, vi ha solo certificato che, anche quando fosse desiderabile — cosa che non

è —, una scelta come questa è impossibile. È contro le normative comunitarie; sopravviene in una situazione nella quale è totalmente cambiato lo sfondo normativo. Ci sarà una procedura d'infrazione. Si ritarderanno le opere, onorevoli della maggioranza, e non è vero che abbiamo rallentato le conferenze dei servizi: le abbiamo chiuse a maggioranza per la Milano-Torino.

GIORGIO BORNACIN, *Relatore per la maggioranza per la IX Commissione*. Per la Milano-Genova non hai accettato la stessa procedura della Milano-Torino!

PIER LUIGI BERSANI. Per la Milano-Genova e la Milano-Verona c'è ancora tutto da fare. C'è tempo per fare le gare. Perché volete mettere in pregiudizio queste opere?

PRESIDENTE. Onorevole Bersani...

PIER LUIGI BERSANI. Così facendo non farete queste opere (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, della Margherita, DL-l'Ulivo e Misto-Comunisti italiani*)!

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, utilizzo le parole dell'autorità antitrust. L'autorità rileva che l'articolo 8 del disegno di legge non è coerente con le direttive comunitarie, dettate in materia di appalti pubblici. La prospettata abrogazione dell'articolo 131, comportando una reviviscenza dell'affidamento diretto delle opere — la cui realizzazione non è ancora iniziata — eluderebbe l'obbligo di gara sancito dalla citata normativa. L'autorità intende sottolineare che la proposta di abrogazione risulta incompatibile con i principi generali posti a tutela della concorrenza. È questa la posizione limpida e chiara nell'antitrust rispetto ad una norma che espone il nostro paese ad una contestazione da parte dell'Unione europea...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Raffaldini. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Mazzarello. Ne ha facoltà.

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, nessuno come noi liguri pensa che entrambe queste opere siano così fondamentali per dare uno sbocco al porto, per collegare il Mediterraneo con il centro dell'Europa. Tuttavia, come diceva l'onorevole Bersani, voi, ridando la concessione (del 1991), su un tracciato completamente diverso, su un'opera che ha una concezione completamente diversa, dopo l'intervento dell'antitrust — che certo non è vincolante, ma è una posizione nettissima — rischiate di non fare queste opere. Quindi, recate un danno al paese.

Ho letto che il Presidente del Consiglio si accingerebbe — non credo che sia vero, perché ne dice molte nei suoi rapporti con l'Europa — a chiedere che la Genova-Milano rientri nella grande rete transeuropea. Ora voi immaginate: si formula questa richiesta e, nello stesso tempo, si rischia la procedura di infrazione per una norma che inseriamo in una legge.... (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Mazzarello.

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

MARCO LION. Signor Presidente, chiediamo l'abrogazione di questi commi, perché è una battaglia dei verdi, fin dal 1991; e lo dico a chi sostiene di non essere stato presente in quel periodo, quando, magari, militava in altri partiti e aveva sponsorizzato la politica delle TAV devastante per il territorio e per l'economia del nostro paese. Eravamo contrari nel 1991: siamo contrari oggi, quando si vuole reinserire questa modalità degli accordi contrattuali, devastanti per la nostra finanza pubblica.

Dopo aver votato un articolo 6 devastante per la legalità nel nostro paese, siamo di fronte ad un articolo che mette

a repentaglio migliaia di miliardi dei contribuenti a favore di realtà che, anche se appartenenti al mondo cooperativo...

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Lion.

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

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, non userò l'aggettivo devastante: quanto sta accadendo oggi — mi riferisco tanto alla discussione e all'approvazione dell'articolo 6 quanto alla discussione e all'approvazione, che ne seguirà, dell'articolo 8 — delinea con chiarezza la linea di comportamento che questo Governo e questa maggioranza hanno deciso di seguire.

La maggioranza è uscita numericamente forte dalle urne ma, qui in aula, mi sembra estremamente risicata, per il semplice motivo che molti parlamentari del centrodestra non credono — almeno, così appare — che scelte così importanti per la nostra nazione possano essere compiute in questo modo.

Com'è stato giustamente sottolineato, l'articolo 8 dà l'esatta sensazione, sostanzialmente in altre parole la logica alla quale questo Governo si conforma: non fare le gare. Del resto, già l'articolo 6, che avete approvato, e tutta l'impalcatura in questo apprestata, con riferimento alla questione delle concessioni, dei subappalti, delle conferenze di servizio (a cui partecipano, di fatto, coloro che non dovrebbero parteciparvi), significa che non volete che si facciano le gare in questo paese. Altro che entrare in Europa, signor sottosegretario! L'Europa la vediamo da lontano!

E proprio noi, che abbiamo fatto tutto quanto era richiesto per entrare in Europa, dovremmo essere additati da voi come quelli che non vogliamo entrarvi? Guardatevi allo specchio e cercate di capire ciò che state facendo: state realizzando la Lunardi 1, altro che la modifica della Merloni; state realizzando interventi che incideranno negativamente sulla politica economica di questo paese, anche in una prospettiva più lunga.

Vi state assumendo responsabilità enormi, non tanto per quanto concerne

l'accelerazione dei lavori, quanto per tutto ciò che potrà accadere alle pubbliche amministrazioni ed a questo paese! Lo sapete bene, e l'assenza di tanti parlamentari del centrodestra sta a dimostrarlo! Rendetevi conto di ciò che state facendo anche con l'articolo 8!

Come ha tenuto a sottolineare il collega Bersani, ex ministro, voi non volete fare le gare e, più semplicemente, perseguite lo scopo di dare potere a quei grandi gruppi industriali con i quali avete fatto l'accordo e con i quali state discutendo anche modifiche di grande impatto sociale. Questa è la verità!

Ve ne assumete la responsabilità davanti al paese, davanti a quei cittadini che vi hanno votato e che, sicuramente, già alle prossime elezioni reagiranno in maniera negativa alle misure che state approvando (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Verdi-l'Ulivo e di deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 8.3, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

| | |
|-----------------------|-------|
| (Presenti | 425 |
| Votanti | 423 |
| Astenuti | 2 |
| Maggioranza | 212 |
| Hanno votato sì | 193 |
| Hanno votato no .. | 230). |

Poiché i tempi di alcuni gruppi sono esauriti, d'ora in poi dovrò dare la parola per dichiarazione di voto, a titolo personale, ai deputati appartenenti a quei gruppi.

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Realacci 8.4 e Duca 8.60.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, volevo ricordare ai colleghi alcuni dati che sono stati citati anche nelle settimane scorse. Dal 1991 al 2001 nella tratta Roma-Napoli si passa da 3.900 a 12.500 miliardi. Nella Firenze-Bologna da 2.100 a 9.800 miliardi. Ai costi delle tratte vanno aggiunti 15.600 miliardi per i nodi di Milano, Torino, Venezia, Genova, Firenze, Roma e Napoli. Tale situazione avrebbe dato ai privati, che avevano il 2 per cento, la proprietà di tutte le reti, nonostante le FS avessero pagato il 98 per cento. Il Governo dell'Ulivo ha voluto cambiare e oggi il centrodestra vuole ripristinare una situazione che obiettivamente risulta scandalosa.

GABRIELE ALBONETTI, *Relatore di minoranza*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GABRIELE ALBONETTI, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, un malanno di stagione mi impedisce di alzare la voce come vorrei su questo comma, questo ripristino delle vecchie concessioni dell'alta velocità che, come è già stato detto, ha controindicazioni molto gravi e molto manifeste. La prima controindicazione consiste nel fatto che è eticamente inaccettabile. La seconda è che è normativamente illegittimo, come hanno già sottolineato gli intervenuti. L'autorità antitrust ha fatto già rilevare tutti gli aspetti di illegittimità presenti in questa norma; con ogni probabilità ci dovremo attendere anche l'avvio di procedure di infrazione da parte dell'Unione europea. Quindi, caro ministro, altro che rendere europea questa nazione! Noi stiamo facendo il contrario e probabilmente ce lo diranno presto. Terzo elemento: anche dal punto di vista utilitaristico è controproducente. Questo è uno di quei casi in cui si rischia che si realizzi l'eterogeneità dei fini perché invece di accelerare, come qualcuno vorrebbe, la realizzazione delle opere, in realtà, con un parere di questo tipo dell'antitrust e con quello che verrà, ci si espone a contenziosi infiniti ed estenuanti ben più farraginosi di quelli esistenti.

I cittadini devono dunque sapere che questo provvedimento, con ogni probabilità, non servirà a snellire, a velocizzare la realizzazione delle opere, ma, nel migliore dei casi, rappresenterà semplicemente l'espressione della furia iconoclasta volta a distruggere tutto quanto è stato fatto dal precedente Governo e, nel peggiore dei casi, il tentativo di ricostruire un assetto oligopolistico ed inconfessabili intrecci sui quali sarebbe stato meglio stendere un velo pietoso.

Vedete, io sono tra coloro che condividono la necessità di una riflessione seria sugli anni '90, ma il revisionismo non può spingersi fino a negare i fatti da cui quelle vicende sono nate. La corruzione c'è stata, ampia e profonda, e comunque ci sono stati gravi danni per la collettività. E questa vicenda delle concessioni TAV è diventata, in quegli anni, da questo punto di vista, persino simbolica ed emblematica. Dunque, non può che diventare a sua volta simbolico nel modo più eclatante ed emblematico nel modo più clamoroso il tentativo, anzi l'esplicito intendimento di rimettere in vita quei contratti con un colpo di spugna sul provvedimento contenuto nella finanziaria 2001, che aveva tentato di cambiare l'aria nella stanza. Io credo che su tutto il resto di questo provvedimento si può discutere; può anche essere che ci siano due visioni delle politiche infrastrutturali, delle politiche urbanistiche, delle politiche edilizie (è peraltro legittimo che vi siano), ma su questo punto no.

Qui non ci sono due visioni, due legittime opinioni politiche: qui c'è solo una grande bruttura, inutile anche dal punto di vista dei fini pratici. Per questo vi chiediamo di pronunciarvi attraverso l'approvazione di questo emendamento soppressivo e vi richiamiamo anche alla vostra responsabilità individuale e non solo di schieramento (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, ci troviamo effettivamente di fronte non ad

una norma innovativa ma alla restaurazione della peggiore delle concessioni che ha conosciuto il nostro paese, il più grande scandalo delle opere pubbliche in Italia.

Le concessioni per l'alta velocità sono partite con alcune caratteristiche: i tempi certi di realizzazione delle opere; il prezzo chiuso, cioè non suscettibile di variazioni dei costi ed un *project financing* al 60 per cento privato ed al 40 per cento pubblico, tramite FS nella costituzione di TAV Spa, che, occorre sapere, sarebbe divenuta proprietaria della infrastruttura sulla quale poi FS avrebbe dovuto pagare il pedaggio per far passare i propri treni; cioè una società pagata dal pubblico che diventava proprietà di un privato al quale il pubblico avrebbe dovuto pagare il pedaggio.

Cosa è accaduto invece? I tempi certi sono diventati tempi biblici; i costi sono passati, solo per le prime tratte, da 2.000 a 8.000 miliardi; la quota finanziaria, quattro anni fa, è risultato essere stata pagata da FS per il 98 per cento della spesa.

Ricordo perfettamente, signor Presidente, quando, durante una audizione dell'amministratore delegato di FS, Lorenzo Necci, e dell'amministratore delegato di TAV, Ercole Incalza, dissi chiaramente al signor Necci che sarebbe finito male, sarebbe finito in carcere, tante ne stava combinando. Dopo pochi mesi, purtroppo, quella previsione si trasformò in realtà in quanto Necci venne travolto dallo scandalo Pacini Battaglia ed anche Incalza venne coinvolto tanto che, ancora oggi, FS Spa è parte civile nei confronti dell'ingegner Incalza.

Nel corso degli anni, grazie ad una serie di iniziative di FS, del Governo e del Parlamento, la vicenda TAV è stata riportata a regolarità e ci sono voluti molti anni

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Duca.

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

MARCO SUSINI. Signor Presidente, con questi emendamenti cerchiamo di rime-

diare agli effetti di un articolo che dà veramente il senso della scarsa trasparenza e della vera e propria improntitudine con cui il Governo gestisce questa delicatissima materia. È semplicemente scandaloso, tanto più alla luce dell'esperienza passata, che si intenda sancire, per legge, la prosecuzione di rapporti contrattuali già instaurati dalla TAV Spa. È inutile che il viceministro giri intorno alla verità: non ci sono ragioni di merito plausibili che possano giustificare una scelta così grave e così azzardata anche sul terreno della legalità e della trasparenza. Tanto più che le vecchie licenze, come ricordava pochi minuti fa l'onorevole Duca, sono costate l'ira di Dio, sono state un pozzo senza fondo (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*)...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Susini.

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

TINO IANNUZZI. Signor Presidente, vorrei sottolineare come l'articolo 8, determinando il ritorno in vita dei vecchi rapporti relativi alla progettazione ed alla realizzazione dell'alta velocità ferroviaria affidati alla TAV, rappresenti una gravissima violazione della normativa comunitaria in tema di appalto di opere pubbliche, una gravissima violazione della normativa posta a tutela della concorrenza. Vi è un unico modo per rispettare la disciplina legislativa statale e comunitaria che salvaguarda la possibilità per lo Stato di affidarsi al contraente più affidabile con la soluzione economicamente più vantaggiosa, rispettando la concorrenza tra i diversi soggetti interessati: ed è scegliere una procedura di evidenza pubblica, una procedura di gara. Questo non si fa, accampando presunti contenziosi, soltanto per una ragione: si vuole surrettiziamente impedire una soluzione lineare, in linea con l'interesse dello Stato.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.