

critica, che conservo e che ribadisco, sia messa da me in relazione con una sequela piuttosto numerosa di episodi, che tuttavia non ho il tempo di approfondire, anche se potrei farlo (avendo raccolto la documentazione), perché sono tornato con la memoria ad alcuni episodi che hanno contrassegnato la linea di comportamento del Governo italiano, da quando si è insediato, sul fronte della politica europea.

Posso solo menzionare i titoli di tali episodi. Rammentiamo il caso Ruggiero con l'istituto — mi rivolgo al Presidente, che è un eminente giurista —, forse nuovo, delle dimissioni coatte o delle dimissioni incoraggiate; un episodio che, non è un mistero, è da mettere in relazione esattamente con un punto di sofferenza vistosa da parte della compagine governativa esattamente sul fronte della politica europea. Non è un mistero che le cancellerie europee e l'opinione pubblica europea interpretavano la presenza del ministro Ruggiero, all'interno della compagine governativa, come un elemento di rassicurazione e di garanzia rispetto ad un Governo che, all'atto del suo insediamento, suscitò qualche preoccupazione (appunto, ripeto, nelle cancellerie e nell'opinione pubblica europea).

Rammento, inoltre, la questione dell'*airbus* da trasporto. Vi ricorderete che questa fu una questione sulla quale ci dividemmo, perché si interpretava, giustamente a mio avviso, questo progetto come essenziale nella direzione di una politica comune della difesa ed anche nella direzione dello sviluppo di un'autonoma industria europea, mentre è noto che il Governo italiano si ritirò, rispetto a quel progetto. Non voglio poi evocare la questione ancora recente, sulla quale è in corso l'esame parlamentare, della *querelle* sorta intorno al mandato di cattura europeo e alla procura europea. Così come non voglio evocare, perché non è questa la sede, l'esordio, a dir poco infelice, del Presidente del Consiglio, nella sua responsabilità di Presidente dell'Unione europea, né tantomeno voglio evocare quel principio di cooperazione rafforzata che si è avviato tra alcuni dei paesi fondatori del-

l'Unione, per quanto attiene alla difesa comune europea e dalla quale l'Italia si è chiamata fuori.

Ed ancora, non voglio evocare — ma, ripeto, mi limito ai titoli — il famoso « documento degli otto », che noi interpretammo come un documento di rottura, vorrei dire quasi programmatica rottura, dell'Unione europea nel passaggio drammatico della guerra, quando si trattava in qualche modo di marcare una (io dico virtuosa) differenza e autonomia dell'Europa, rispetto alle decisioni unilaterali dell'amministrazione americana. Vi è poi la questione della Cecenia, sulla quale non spendo parole; mi riferisco a quell'uscita sconcertante e certamente dissonante, rispetto all'indirizzo formale ed ufficiale dell'Unione europea, al punto da costringere le istituzioni comunitarie ad effettuare delle formali messe a punto.

E ancora di recente — lo dico all'indirizzo del Vicepresidente Fini, il quale più di recente ha corretto, anche sul terreno della politica estera e della politica europea, alcune sue originarie posizioni, dalle quali (originarie posizioni) io e il mio gruppo dissentimmo — il pacchetto di emendamenti che fu depositato, in qualità di rappresentante governativo, presso la Convenzione europea: si trattava di emendamenti tutti tesi a depotenziare in qualche modo il tasso di europeismo della bozza di Costituzione europea (erano esattamente tutti di questo segno). Ma voglio appunto concludere, perché mi rendo conto che il tempo corre, con una osservazione.

Signor sottosegretario, ho redatto questa puntigliosa memoria, della quale posso offrire anche documentazione, in cui sono contenute testimonianze di un deficit di europeismo o, comunque, di una linea a dir poco ondivaga — forse anche in ragione delle differenze che si riscontrano tra questo e quel ministro o tra questo e quel rappresentante del nostro Governo —, se non di un vero e proprio deragliamento dai binari della nostra consolidata tradizione europeista, in quanto sono convinto che questa sia una delle cifre più problematiche se non negative di questo Go-

verno, che a mio giudizio stiamo scontando anche in queste ore drammatiche.

Ieri, Presidente, pur rinviando la discussione politica sulla missione in Iraq e sui suoi tragici sviluppi, abbiamo tuttavia anticipato il senso del chiarimento, della svolta, della discontinuità in rapporto alla missione italiana in quel paese per il cosiddetto, anche se impropriamente, dopoguerra.

Dicevo che, intenzionalmente, non abbiamo tematizzato la questione, in quanto ieri era un giorno che meritava questa unità nazionale, questo senso di responsabilità comune. Tuttavia, abbiamo anticipato il senso della riflessione che, in qualche modo, mettiamo già a programma e sulla quale chiameremo il Governo a fornire un chiarimento. Discontinuità, svolta, chiarimento che portano tre nomi. In primo luogo, l'ONU, in quanto ieri il ministro Martino abilmente ci ha detto che ormai, oggi, la missione si situa nel solco della risoluzione unanime dell'ONU. Sapete che quando nacque non fu così, il che significa che oggi occorre ripensarla alla luce di questo elemento di novità; in secondo luogo, lo sviluppo dell'autodeterminazione irachena nella gestione di questa drammatica transizione e, in terzo luogo, l'Europa.

A nostro avviso, è necessario — lo dico a lei, signor sottosegretario, per comunicarlo a tutto il Governo — un intervento affinché l'Unione europea, a fronte del fallimento dell'unilateralismo dell'amministrazione americana, riprenda un'iniziativa. E ritengo spetti proprio a noi, come Governo italiano, assumere un'iniziativa in tale direzione.

Lo dico nonostante i precedenti che ho evocato, ma credo sia nostro dovere — sia della maggioranza sia dell'opposizione — confidare fino all'ultimo, scommettere, sperare — perfino con un Governo che, a mio giudizio, zoppica proprio dal punto di vista della sede europeista — in uno scatto d'iniziativa e di responsabilità nella direzione di questo intervento europeo.

(Iniziativa per inserire il progetto del corridoio n. 8 nella lista dei progetti prioritari per la realizzazione di reti di trasporto transeuropee - n. 2-00933)

PRESIDENTE. L'onorevole Roberto Barbieri ha facoltà di illustrare l'interpellanza Violante n. 2-00933 (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 4*), di cui è cofirmatario.

ROBERTO BARBIERI. Signor Presidente, rinuncio ad illustrarla.

PRESIDENTE. Il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Tassone, ha facoltà di rispondere.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Tenterò di fornire una risposta all'interpellanza presentata dall'onorevole Violante e da altri colleghi.

Il corridoio paneuropeo n. 8 è stato definito nella Conferenza paneuropea di Helsinki del 1996 e, in Italia, ha come terminali i porti di Bari e Brindisi. Allo scopo di assistere la presidenza del comitato direttivo del corridoio e gli Stati membri nella selezione e nel finanziamento dei progetti infrastrutturali, il Governo italiano si è fatto carico della creazione di una struttura tecnica con specialisti internazionali in materia di valutazione di progetti, di architettura e finanziaria, dedicata interamente alla realizzazione del corridoio.

Pertanto, a valere sui finanziamenti della legge n. 84 del 2002 il Ministero delle attività produttive, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha assegnato alla Fiera del Levante il compito di ospitare il segretariato tecnico del predetto corridoio.

Le ragioni di tale scelta sono di varia natura. La prima è che la Fiera del Levante è già un soggetto autorizzato ad utilizzare i fondi di cui alla legge n. 84 citata. A ciò si aggiunge che la Fiera del Levante è certamente uno dei soggetti più prestigiosi che operano nel Mezzogiorno

d'Italia, in un settore internazionale comprendente la promozione e lo scambio di beni e servizi.

Per quanto riguarda l'inserimento del corridoio n. 8 all'interno delle opere ritenute di preminente interesse europeo, il Governo italiano, attraverso un'intensa opera di mediazione, ha ottenuto l'importante risultato di includere dello scenario delle reti TEN di prossima approvazione quattro progetti di rilevante interesse per il nostro paese: linea ferroviaria Torino-Lione, linea ferroviaria Monaco di Baviera-Brennero-Lione, linea ferroviaria Lione-Basilea-Gottardo-Milano-Genova e le autostrade del mare del Mediterraneo occidentale e dell'Adriatico. Quanto alla linea ferroviaria Durazzo-Tirana-Skopje-Sofia, che nella proposta elaborata dal gruppo di lavoro presieduto da Van Miert avrebbe dovuto rappresentare l'opera di avvio del corridoio n. 8, si è dovuto prendere atto che il progetto non presenta, allo stato, un sufficiente livello di definizione, né, tanto meno, una prospettiva di finanziabilità tale da renderlo maturo per l'inserimento nella rete di trasporto TEN.

Ciononostante, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta continuando a sviluppare iniziative con i paesi interessati dal corridoio n. 8, tanto sul piano tecnico che su quello politico. Come già anticipato con la nota del 22 ottobre 2003, sono stati avviati contatti con Ferrovie dello Stato e ANAS che si sono concretizzati, da ultimo, in una riunione svoltasi lo scorso 11 novembre presso l'unità tecnico-operativa per i Balcani della Presidenza del Consiglio dei ministri, cui hanno preso parte rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei ministri, del Ministero degli affari esteri, del Ministero delle attività produttive, dell'ANAS e di RFI, oltre che di questo ministero.

La discussione ha consentito di scambiare informazioni e di acquisire dati riguardo all'accordo tra il Ministero delle attività produttive e la Fiera del Levante Servizi Srl per la costituzione del segretariato del corridoio n. 8, che è stato

sottoscritto il 16 settembre 2003 e di cui è in corso di trasferimento il relativo finanziamento.

A seguito del coinvolgimento di ANAS e RFI nel progetto del corridoio n. 8, sono stati presi contatti con i ministeri dei trasporti di Albania, Macedonia, Bulgaria, Grecia e Turchia, volti a istituire tavoli tecnici con le corrispondenti agenzie nazionali per le strade e le ferrovie.

È stata predisposta la partecipazione di questo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alle riunioni del gruppo che si è costituito presso la Commissione europea per mettere a punto la lista dei progetti che formeranno il « *south-east european transport network* », ovvero lo scenario entro il quale si collocheranno gli interventi nel settore dei trasporti del prossimo decennio per quanto attiene ai paesi dell'Europa medio-orientale.

In tale ambito, il nostro ministero adatterà tutte le iniziative necessarie a riportare il corridoio 8 all'interno delle opere di interesse europeo, ferme restando l'importanza e l'attenzione ad esso attribuite in sede nazionale.

Queste sono le iniziative che sta mettendo in atto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Lei, onorevole Roberto Barbieri, saprà, più di me e più di noi, che il problema non riguarda semplicemente un ministero.

Abbiamo fatto riferimento all'Europa. Il corridoio 8, assieme al corridoio 5 ed al corridoio 1, rappresentano un momento fondamentale d'interrelazione e di costruzione dell'Europa, per dare all'Europa stessa una sua identità. Pertanto, non si tratta di uno sforzo che deve fare solo il ministero. Esso deve essere compiuto con il concorso del Parlamento e del Governo. Deve essere una strategia che coinvolge tutto il Governo, nel suo complesso, e, soprattutto, tutta l'Europa.

Noi abbiamo ben presenti i problemi dei Balcani ed il ruolo che deve avere il corridoio adriatico-ionico in una prospettiva — da costruire e da realizzare — non soltanto ai fini dei Balcani, di una pene-

trazione e di una presenza del nostro paese negli stessi Balcani, ma anche nell'ambito del Mediterraneo.

Le ho risposto che il corridoio 8 non trova, in questo momento, collocazione nella lista che è stata più volte oggetto di attenzione, in questi giorni — ne ho dato, anche, una motivazione sul piano tecnico —, anche se vi sono tutte le premesse, affinché il corridoio n. 8 possa rappresentare un momento di realizzazione fondamentale.

Mi sento di affermare che in assenza di detto corridoio 8, non hanno senso nemmeno il corridoio 5 ed il corridoio 1. Vi devono essere una strategia ed un'articolazione complessiva e forte per realizzare una struttura ed un'articolazione più impegnative e molto più avvolgenti, che diano il senso del nostro impegno, ma soprattutto, di un'identità europea.

Ritengo che l'interpellanza, che ha come primo firmatario l'onorevole Violante e di cui lei è cofirmatario, dia possibilità di discutere, in questo momento, del tema.

Su tale tema si sono anche interessate le Commissioni di merito: la Commissione lavori pubblici e la Commissione trasporti che, in seduta congiunta, hanno sentito i ministri interessati, quello delle infrastrutture e dei trasporti e quello delle politiche europee.

Giunge oggi, in quest'aula, attraverso un atto di sindacato ispettivo, l'esame di tale argomento, che dovrà avere un suo seguito.

Credo che tale materia, rispetto alla definizione di una politica di infrastrutture complessive dell'Europa, correlata anche ad una politica complessiva del Governo, debba avere — ripeto — un seguito anche in un dibattito parlamentare più approfondito.

I parlamentari dispongono degli strumenti e dei mezzi per innescare processi rivolti ad un doveroso atto d'indirizzo parlamentare in merito. Ritengo che la discussione odierna sia la premessa di un dibattito che dovrà arricchirsi sempre più.

Il Governo farà la sua parte, ma, certamente, esso dovrà avere il sostegno del

Parlamento, che ritengo essenziale per approdare a risultati apprezzabili, che riguardano non soltanto il futuro del nostro paese, ma anche l'identità ed il futuro dell'Europa.

PRESIDENTE. Grazie, viceministro Tassone. L'onorevole Roberto Barbieri, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di replicare.

ROBERTO BARBIERI. Ringrazio il viceministro, onorevole Tassone, per la sua risposta all'interpellanza che ho presentato assieme ad autorevoli membri del mio partito.

Lo ringrazio perché il viceministro rende molto di più quando parla pensando spontaneamente rispetto a quando legge carte preparate...

PRESIDENTE. Lo facciamo quasi tutti.

ROBERTO BARBIERI. ...in modo, direi superficiale, dagli uffici.

In tali carte sembrava confondersi il tema di una grande infrastruttura strategica con quello di un contentino che il Presidente Berlusconi ha concesso al presidente Fitto, nel costituire una struttura burocratica, quale il segretariato, all'interno della Fiera del Levante di Bari.

Ciò che mi preme dire, nel dichiararmi — e mi dispiace, data la gentilezza del viceministro — completamente insoddisfatto...

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Completamente !

ROBERTO BARBIERI. ...è che le interpellanze — la mia come quella del collega Vianello — giungono opportune, poiché siamo proprio all'indomani della presentazione della lista delle infrastrutture prioritarie.

Detta presentazione, purtroppo, segna un passaggio a vuoto, secondo me, per l'Italia ed, in particolare, per l'intero Mezzogiorno.

Quali che siano le ragioni di ordine amministrativo, come anche pare evidente da una lettura ristretta, per esempio, del

concetto di transnazionalità (che ha portato, tra l'altro, ad escludere il ponte sullo stretto, che invece era considerabile come parte del corridoio n. 1 per portare l'alta velocità fino a Palermo), il Mezzogiorno d'Italia è sostanzialmente assente dalla lista dei 31 progetti prioritari definiti dalla Commissione europea in materia di trasporto, con l'importante, ma ancora generica, eccezione delle autostrade del mare. Questo è ancora più grave, signor viceministro, perché altri « mezzogiorni » d'Europa — la Grecia, la Spagna e il Portogallo — hanno ottenuto molto di più: avevano governi ben più solidi alle spalle. Si pensi all'alta velocità e al *link* intermodale tra Spagna e Portogallo, capace di connettere queste due economie nella rete europea, e alla rete autostradale che sale dalla Grecia verso i paesi interessati all'allargamento. Si tratta di esempi che mostrano maggiore presenza e autorevolezza degli altri governi rispetto al nostro. Questo è grave perché in un'era di competizione tra i territori, in un momento in cui le aree si confrontano sulla loro capacità di attrarre investimenti, turismo, di promuovere crescita, non possono non sfuggirci le implicazioni negative per le nostre regioni del Mezzogiorno nell'assenza di un'iniziativa comunitaria di questa importanza. Allo stesso modo, guardando al livello interno, da tale dimenticanza del sud e non del nord, come testimonia tra gli altri l'ottenimento della Torino-Lione — giustamente festeggiato dal ministro Tremonti —, non può che discendere un aumento del divario tra la situazione del nord e quella del sud del paese: il primo continua essere sempre collegato, anzi a sviluppare i collegamenti con i mercati internazionali di sbocco ed è integrato nella rete europea; il secondo già deve scontare storicamente infrastrutture insufficienti e adesso viene progressivamente emarginato dai grandi flussi.

In questo contesto, al di là della sua risposta, noi non possiamo che ribadire la necessità di prestare specifica attenzione — lo chiediamo al Governo — alle vicende del corridoio n. 8. Questa è un'infrastruttura essenziale se vogliamo assicurare alle im-

prese del sud mercati di sbocco soprattutto in un'ottica di geopolitica un po' più larga, che sfugge purtroppo alla politica estera di questo Governo. Vogliamo assicurare centralità al Mezzogiorno e con esso all'Italia nella nuova Europa che si va disegnando. Un'Europa che guarderà di più a sud ma lo farà solamente se noi la mettiamo in condizione e abbiamo la possibilità di guardare al sud.

Signor viceministro, c'è un problema di tempi di risposta ed è l'agenda che è stata appena dettata a Bruxelles a dirlo. Si impone l'esigenza di affrontare qui, subito e ora, le questioni della rete infrastrutturale del sud: il corridoio n. 8 deve divenire un caso emblematico. A noi non sfugge quanto lei diceva sull'articolazione di questo progetto, il suo coinvolgere molti paesi, che si aggiungono all'Europa a volte con amministrazioni deboli, che hanno anche uno *status* diverso nell'Unione europea, paesi nei quali gli interessi economici non sono a volte capaci di coagularsi e di far valere le proprie istanze in maniera vocale come è accaduto per le infrastrutture del nord.

Proprio per questa difficoltà che lei conosce, deve tuttavia esserci una politica capace di farsi portatrice del ruolo di guida dei processi e l'Italia non può sottrarsi a questo ruolo, così come non può sottrarsi ovviamente il suo Governo. Se essa vuole guadagnare il ruolo di *leadership* nel Mediterraneo, a cui sembra aspiri giustamente — tali sono le dichiarazioni del Presidente del Consiglio —, è sul corridoio n. 8 che deve avviare un'iniziativa politica forte. Secondo noi deve essere articolato in una prima fase di definizione di un accordo politico — politico, non tecnico, come lei diceva nella risposta — tra i diversi paesi interessati per la determinazione della volontà necessaria alla realizzazione dell'opera. La seconda fase dovrebbe essere volta a rafforzare quella struttura ora solo burocratica del segretariato ed orientarne l'azione verso la definizione di uno studio progettuale che, secondo lei, manca e che è diventato l'alibi per il quale non è presente nella *quick list* dell'Unione europea. La terza è diretta a

definire un quadro completo delle risorse finanziarie necessarie per la realizzazione delle infrastrutture, sia attraverso la definizione delle quote di bilancio — perché così si lavora — dei singoli Stati membri disponibili, sia ad esempio valutando la possibilità di far intervenire la Banca europea degli investimenti, sia promuovendo il riorientamento dei fondi strutturali verso interventi infrastrutturali interessati dalla direttrice del corridoio.

Si impegni, quindi, il Governo a dare conto di queste iniziative entro l'anno, rapidamente, anche per i ritardi e la scarsa focalizzazione sul corridoio n. 8: basti pensare alla diversa attenzione che esso ha sulla stampa rispetto alle altre comparabili iniziative infrastrutturali e che quest'opera, così cruciale per il Mezzogiorno, non è rientrata tra le priorità della Commissione.

Se mi consentite un passaggio un po' politico, sarebbe tempo che questa disattenzione terminasse e che il Governo dimostrasse nei fatti e non a parole, dal Presidente Berlusconi al viceministro Miccichè, che è capace di pensare al Mezzogiorno; esso ha inopinatamente riposto speranze in una coalizione così sbilanciata verso gli interessi del nord, incapace di capire che per arrestare il declino dell'Italia, di cui tutti gli osservatori più attenti parlano, occorre guardare al Mezzogiorno sia per gli spazi di crescita economica che risultano in esso, sia perché il rafforzamento del suo legame con la sponda sud sposterebbe il baricentro europeo e assicurerebbe nuovamente al nostro paese un ruolo centrale. Si tratta di un'opportunità che la più profonda attenzione al corridoio n. 8 aiuterebbe a cogliere (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

(Iniziativa per inserire il corridoio n. 5 nella lista dei progetti prioritari dell'Unione europea in materia di trasporti — n. 2-00950)

PRESIDENTE. L'onorevole Vianello ha facoltà di illustrare la sua interpellanza

n. 2-00950 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 5*).

MICHELE VIANELLO. Signor Presidente, intervengo per illustrare la suddetta interpellanza, mentre il collega Raffaldini replicherà in seguito alla risposta del viceministro.

Vorrei preliminarmente svolgere un'osservazione. La scorsa settimana, il ministro Lunardi, nel corso dello svolgimento di un'audizione presso la Commissione trasporti, insieme al ministro Buttiglione, ci aveva assicurato che non esisteva alcuna *quick start list* né tantomeno alcuna *short list*; non esisteva cioè una lista ristretta di progetti finanziabili dall'Unione europea e cofinanziabili dalla Banca europea per gli investimenti. L'aveva escluso tassativamente, spiegando che alla fine sarebbe stato il Consiglio dei ministri dei lavori pubblici a decidere sulle opere suddette e che, quindi, nessuno sarebbe stato escluso.

Come emerge dall'interpellanza svolta poco fa e da ciò che viene pubblicato abbondantemente sui giornali in queste ore, ci siamo accorti che, invece, esisteva una *quick start list*, che il parere della Banca europea per gli investimenti è determinante e che due opere, il corridoio n. 8, ma anche il ponte di Messina, non sono considerate prioritarie dall'Unione europea ai fini del loro finanziamento. Il fatto grave è che in queste ore il ministro Lunardi, come niente fosse, continua a ripetere che tutto verrà compiuto e che tutto si continuerà a fare.

Per quanto riguarda il corridoio n. 5, non vorrei si pensasse che il suddetto coincidesse con la Torino-Lione. La Torino-Lione rappresenta un pezzo del corridoio n. 5 che è un corridoio intermodale (non è, quindi, solo ferroviaria); è costituito da un insieme di opere ferroviarie e stradali che dovrebbero collegare la vecchia Russia alla Spagna, attraversando la pianura Padana, quindi mettere in collegamento l'occidente e, diciamo, l'oriente (in realtà, si tratta di qualcosa di più e la vicenda è un po' più complessa).

Noi abbiamo ottenuto l'inserimento nella *quick start list* esclusivamente della

Torino-Lione (è importante). Avevamo insistito molto perché ciò avvenisse, ma ciò non risolve assolutamente il problema.

Vorrei ricordare che perché si possa parlare di corridoio n. 5, il nostro paese ha bisogno di collegamenti ferroviari che colleghino Torino e Milano e Milano ed il confine. Per quanto riguarda la questione del collegamento tra Milano ed il confine con la Slovenia, vi è solo nebbia e fumo; non vi è assolutamente niente. Non siamo a livello avanzato di lavoro e di progettazione.

Quando poi si passa il confine e ci si reca dalla Slovenia, attraversando l'Ungheria ed i paesi dell'ex est europeo, fino a completare il corridoio n. 5, ci troviamo ad un livello ancor più arretrato. Inviterei a leggere — non è un vezzo intellettualistico, ma è importante per capire (io vivo a Venezia e tengo particolarmente ad un'opera come questa) — il bellissimo e straordinario libro di Paolo Rumiz, il cui titolo è: *È Oriente*, per rendersi conto di come il sistema dei trasporti, passate le Alpi, diventi fondamentale non solo ai fini dello sviluppo economico e della relazione fra est ed ovest, ma anche per mettere in stretta correlazione uomini, genti e culture.

Quando noi insistiamo sul corridoio 5, nonché sul corridoio 8, non poniamo soltanto il problema di una grande operazione economica e di sviluppo per quei paesi e per le nostre imprese. Noi poniamo anche il problema di un rapporto diverso fra uomini, genti e culture. In fin dei conti, spostarsi velocemente e mettersi in relazione rappresenta la condizione essenziale perché questo avvenga.

Per questa ragione non ci rassicurano le notizie apparse, — di certo un grande passo in avanti è stato compiuto, — perché il corridoio 5 è qualcosa di ben più ampio e diverso.

Ci permetta, signor viceministro, di esprimere un'ulteriore preoccupazione in ordine alla finanziabilità dell'opera. *Il Sole 24 Ore* riportava ieri notizie estremamente importanti, dicendo che era stato fatto sì un passo in avanti importante, ma che si era ancora indietro rispetto all'accordo

con il Governo francese e rispetto alla finanziabilità dell'opera. Si tratta di 15,2 miliardi di euro così divisi: 6,7 per la parte comune del tunnel di base; 6,2 miliardi per la linea ferroviaria in territorio francese Lione-St. Jean de Maurienne; 2,3 miliardi di euro per la linea italiana Torino-Bussoleno. Dove sono questi soldi? C'è infatti sicuramente un problema di rapporti tra Francia e Italia; c'è anche un problema dettato dal fatto che nella legge finanziaria le risorse per le infrastrutture sono assolutamente poche.

Non è vero dire: è la BEI che finanzierà; infatti allo stesso modo *Il Sole 24 Ore* ci riporta ieri la valutazione della BEI.

La BEI, al momento di esprimere il *rate*, ovvero la possibilità di ritorno di finanziabilità di un'opera, l'*economic rate of return*, rispetto alla tratta Torino-Lione pone serissimi dubbi rispetto alla possibilità di un finanziamento e di un *rating* favorevole per il finanziamento della BEI a quell'opera. Questo implica che se la BEI non è disponibile a finanziare l'opera, pur essendo all'interno della *quick start list*, si avranno soltanto i finanziamenti dell'Unione europea, mentre il resto dovrà essere a carico dell'Italia. E questi soldi dove sono nella legge finanziaria?

Siamo quindi assai felici per il fatto che la Torino-Lione rientri all'interno di quest'opera, ma francamente ci poniamo un problema generale e lo facciamo non in modo strumentale perché al momento la Presidenza del Consiglio europeo è in mani italiane.

Pertanto non soltanto i rapporti con i paesi che entreranno in Europa a seguito dell'allargamento, ma anche quelli con la Francia dovrebbero essere strettamente alla nostra attenzione; viceversa si tratterà di opere inserite all'interno di una lista di priorità, ma che francamente, come lei sa, se non hanno progettazione e completamento, rapidamente ne usciranno!

PRESIDENTE. Il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Tassone, ha facoltà di rispondere.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presi-

dente, onorevoli colleghi, ho ascoltato con grande attenzione l'onorevole Vianello e ritengo che si stia affrontando, prima con l'interpellanza a firma Violante cui ha replicato l'onorevole Roberto Barbieri, il tema della scelta della strategia politica da seguire. Devo ringraziare l'onorevole Roberto Barbieri per la cortesia che ha usato nei miei confronti, anche se non ho compreso le ragioni della sua completa insoddisfazione, perché ho aperto un confronto molto ampio nel Parlamento, svolgendo alcune considerazioni che potevano trovarci, sul piano politico e come metodo di lavoro, d'accordo.

PRESIDENTE. Onorevole Tassone, lei è un vecchio parlamentare, ovviamente dal punto di vista della esperienza parlamentare, e sa che non è ammessa la replica sia pure per inciso. Glielo dico perché anch'io sono anziano da questo punto di vista!

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. La ringrazio, signor Presidente, per il cortese richiamo, ma mi riferivo all'onorevole Roberto Barbieri, perché anche l'onorevole Vianello ha svolto questa stessa valutazione. Non c'è dubbio che il Governo italiano abbia posto un tema, all'atto della presentazione in Parlamento, ovvero quello delle infrastrutture e dei trasporti.

Credo che questa sia una premessa importante, un punto di riferimento importante per tutta la strategia di carattere politico ed economico che vogliamo attuare. Certamente questo Governo non ha avuto lasciti ed eredità del passato, rispetto alla politica delle infrastrutture e dei trasporti, anche perché, nel momento in cui oggi si chiedono progetti e finanziamenti, parliamo ovviamente di processi lunghi, me ne rendo conto; ma c'è oggi un impegno, soprattutto perché è acquisito sul piano culturale, perché se non si realizzano in tempi celeri le opere infrastrutturali, ogni processo di sviluppo economico, sociale e civile viene meno.

Quando noi parliamo di corridoio n. 1 o di corridoio n. 5 o di corridoio n. 8, come ha fatto l'onorevole Vianello, io sono

d'accordo: bisognerebbe avere, signor Presidente, anche la possibilità di confrontarsi con l'Europa. Vorrei ricordare all'onorevole Vianello, giacché fa riferimento all'attraversamento stabile dello stretto di Messina, al ponte di Messina, che tempo fa ci è stato consegnato il Libro bianco in Commissione europea, da parte della commissaria per i trasporti, signora de Palacio, e, in fondo, questa lista che è venuta fuori dall'Unione europea non fa altro che rispettare, di fatto, le enunciazioni della de Palacio, in cui taglia di fatto nelle infrastrutture e nei trasporti, il Mezzogiorno d'Italia.

Il Libro bianco non fa riferimento al ponte sullo stretto di Messina, tant'è vero che c'è stato un incontro al CNEL, organizzato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri e dal ministro per le politiche comunitarie, in cui si è fatto riferimento a questo dato e si sono assunte delle posizioni. Ecco perché ritengo sia necessario anche un confronto nelle aule di Montecitorio. Rispondendo alla precedente interpellanza facevo questo riferimento ed ecco perché ringraziavo i presentatori, come ringrazio, ovviamente, l'onorevole Vianello.

Leggerò questo breve documento che mi hanno preparato gli uffici per poi fare una breve considerazione finale. Sono d'accordo anch'io che il corridoio n. 5 non è soltanto la Lione-Torino. Si è svolto un dibattito e un confronto molto acceso all'interno dell'Europa se questa linea ferroviaria dovesse essere sopra o sotto le Alpi. Non c'è dubbio che si tratta di un discorso politico generale che riguarda l'identità europea, perché è evidente che l'infrastrutturazione deve dare il senso della dimensione, della natura dell'Europa e, come dicevo poc'anzi, dell'identità dell'Europa! Oggi c'è questo risultato ed è un risultato apprezzabile. Non pretendiamo, ovviamente, che coloro che svolgono legittimamente il ruolo di oppositori in Parlamento possano cantar vittoria; in fondo, non è soltanto la vittoria di un Governo, ma la vittoria di un paese, perciò, se lo facessero, non sbaglierebbero. Ma veniamo a questi appunti.

La Commissione europea ha reso noto l'elenco dei progetti prioritari europei, la cosiddetta *quick start list*, richiamata dall'onorevole Vianello, tra i quali figura la linea ferroviaria Torino-Lione (tunnel del Moncenisio), segmento del più ampio corridoio V – per cui parliamo del più ampio corridoio V –, confermando la validità della scelta strategica operata dal Governo italiano.

L'inserimento della linea Torino-Lione costituisce un successo tutto politico dell'Italia che è scaturito dall'intenso e costante impegno del ministro Lunardi, del ministro Tremonti e dello stesso Presidente del Consiglio Berlusconi nelle sedi europee, per l'affermazione dell'indiscutibile priorità della suddetta opera. I giornali hanno riportato di continue polemiche e le polemiche ci sono state; ovviamente, io non posso tacere qui le polemiche o le diverse valutazioni che ci sono state all'interno dell'Europa.

In particolare, il ministro delle infrastrutture e dei trasporti non ha mai perso l'occasione per ribadire la necessità di accelerare le procedure per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione, tanto che i lavori sono in corso già sulle discenderie di Modane e di Saint Martine-la-Porte in territorio francese mentre in Italia stanno per partire i lavori sulla galleria ausiliaria di dieci chilometri di Venaus.

Già da tempo, inoltre, sono aperti i cantieri per la galleria di prospezione dalla parte italiana del tunnel del Moncenisio. I lavori sono al 32 per cento di esecuzione sulla Torino-Novara ad alta velocità e l'impegno è di chiudere i cantieri proprio per le Olimpiadi di Torino.

I cantieri sono, altresì, aperti sulla Mestre-Padova, mentre sulla Mestre-Venezia-Trieste si è attualmente in fase di progettazione.

Sempre parlando del corridoio 5, all'inizio del 2004, saranno aperti i cantieri del passante di Mestre. Il progetto preliminare della parte italiana della linea principale è nella fase di approvazione

secondo le procedure previste dal decreto legislativo n. 190 del 2003 attuativo della legge obiettivo.

La Commissione intergovernativa italo-francese, in questo momento, ha in discussione gli schemi di finanziamenti con l'obiettivo, richiesto dai ministri Lunardi e De Robien di anticipare l'ultimazione dei lavori già entro l'anno 2015, invece del previsto 2018.

Sui progetti strategici di infrastrutture inseriti nella lista delle grandi opere varata dalla Commissione europea, si pronuncerà il 5 dicembre prossimo il Consiglio dei ministri europei dei trasporti.

Considerata tale data, molti quesiti potranno trovare qualche apprezzabile motivazione e soprattutto molte richieste qualche riscontro alle questioni poste alla nostra attenzione.

Il Sole 24 Ore indica tale cifra. Vi è certamente il problema di disporre delle risorse. Il dibattito sul problema è in corso all'interno dell'Europa.

Onorevole Vianello, non ho mai accettato l'enfaticizzazione. Ritengo che l'attuale Presidente dell'Unione europea, il Presidente del Consiglio dei ministri italiano, stia facendo molto per raggiungere determinati obiettivi. Se tale obiettivo è stato raggiunto nella contestazione che si è sviluppata attorno alla linea Torino-Lione, ritengo che questo lavoro abbia avuto un apprezzabile successo. Ma non credo che essere per un semestre Presidente di turno dell'Unione europea possa sconvolgere il mondo. Nessuno ovviamente pensava a questo alla vigilia e nessuno può pensarlo in questa fase del semestre.

Ho apprezzato, onorevole Vianello, la sua illustrazione e ritengo che questo dibattito debba spostarsi necessariamente, per un atto di indirizzo parlamentare, nell'aula di Montecitorio, come nell'aula di palazzo Madama, per avere contezza e perché tali questioni non siano affrontate semplicemente durante il sindacato ispettivo, il giovedì pomeriggio, in un'aula certamente non piena, non gremita di colleghi. Questo è l'atteggiamento che sento di voler assumere in questo momento.

Lei capirà molto bene che si tratta di una scelta di carattere politico di un Governo che chiede un dibattito e un confronto perché ciò riguarda un paese membro come l'Italia e soprattutto l'Europa e il contributo che questo paese membro può dare in modo determinante e decisivo alla costruzione dell'Europa stessa.

PRESIDENTE. L'onorevole Raffaldini, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di replicare.

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, non sono assolutamente soddisfatto della risposta. Raccolgo l'ultima proposta del Viceministro Tassone quando afferma che vi sarebbe la necessità di un dibattito parlamentare, di portare in aula questi problemi.

Noi abbiamo avuto momenti importanti, parlo del documento di programmazione economico-finanziaria...

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Non c'entra nulla!

FRANCO RAFFALDINI ...i ragionamenti sul disegno di legge finanziaria di quest'anno, i ragionamenti sul decretone.

Mai, però, il ministro Lunardi è venuto in aula — e dovrebbe farlo lui — per parlare al Parlamento ed al paese di questi grandi progetti!

Abbiamo avuto, invece, molti elementi di confusione. Faccio solo qualche esempio. Nel corso di un'audizione di poche settimane fa, il ministro Lunardi asseriva: io ritengo che non vi sia migliore interlocutore del Parlamento per chiarire alcuni aspetti e, cioè, per ribadire che non esistono priorità tra le priorità, che non esistono *short list* e *quick list*. Affermare ciò, come fanno in sede Ecofin o, come dichiara qualcun altro, che saranno realizzate liste ristrette, è un'eresia: queste persone non hanno competenza riguardo a questi temi e parlano tanto per parlare.

Queste le affermazioni di alcune settimane fa di Lunardi. Invece, è saltata fuori

la *quick list*, la quale, d'altra parte, era stata decisa dal Consiglio europeo del 16 e 17 ottobre sotto la Presidenza italiana, sotto la Presidenza del Presidente Berlusconi. Infatti, al punto 12, dice il Consiglio, presieduto da Berlusconi: invita la Commissione, invita la BEI ed invita le pertinenti formazioni del Consiglio a definire un programma di avvio rapido — questa è la *quick list* — per individuare un elenco di progetti che, per la loro rilevanza per l'integrazione, per la redditività economica e finanziaria, per l'impatto sulla crescita e per l'effetto di stimolo esercitato sul capitale privato, mobilitino risorse. Questo è stato deciso in ordine alla *quick list* la cui esistenza Lunardi aveva smentito!

Sui programmi prioritari delle grandi reti, proprio in queste settimane, Berlusconi, Tremonti e Lunardi, ormai, non sanno quello che fanno. Ho detto che, sotto la Presidenza italiana, hanno dato questa indicazione di scegliere una lista ristretta. Il ministro Tremonti se la prende con Prodi, dimenticando che queste scelte scaturivano dalle richieste di Berlusconi. Lunardi si riduce a raccogliere firme tra i ministri dei trasporti UE, millantando un accordo con la commissaria de Palacio ed incassando come risultato una durissima smentita della stessa.

Questa è la situazione, questa è la politica, chiamiamola internazionale, che fa il Governo? Io credo di no. Da qui la mia prima, grossa critica al Governo relativa alla sua politica internazionale. Invece di andare a testa alta, ormai siamo considerati un po' ... insomma, non siamo molto considerati. Mettiamo le dita negli occhi ai francesi, le mettiamo pure ai tedeschi e trascuriamo gli sloveni: ma cosa credete che facciano costoro? Che concordino con noi cose se noi non abbiamo una politica internazionale quotidiana di relazioni forti con loro?

La seconda questione è relativa proprio al corridoio 5. Attualmente, non esiste, tra l'Italia e Budapest, al di qua delle Alpi, un collegamento: mancano settanta chilometri con la Slovenia! Il ministro Bersani aveva fatto un accordo, di aiuto alla Slovenia, proprio per ammodernare le reti, i corri-

doi, i collegamenti sloveni. Qui si è abbandonato tutto! Ma cosa sta facendo il nostro paese in merito a questo problema, per quanto concerne la Slovenia? Ha ragione Vianello: non è solo la Torino-Lione. Ma poi, cosa sta facendo il Governo tra Trieste, Budapest e Kiev?

Inoltre, la stessa Francia, nonostante o indipendentemente dalla lettera di Berlusconi a Raffarin, dopo il recente *audit* sulla Lione-Torino, ha messo in discussione il suo impegno a partecipare alla costruzione della galleria ferroviaria a doppia canna (voglio specificarlo tecnicamente) sostenendo che con quello stanziamento potrebbe intervenire sulle infrastrutture francesi. Cosa intenda fare il Governo in questo campo?

Proprio in questi giorni, è uscito uno studio importante della Confindustria. Dice che per le grandi opere mancano ormai all'appello 8,3 miliardi di euro, risorse pubbliche che sarebbero necessarie per completare i finanziamenti delle sole opere già approvate dal CIPE, che non sono nemmeno esistenti tutte le risorse per finanziare nuove tratte ad alta capacità, le reti TEN, la Lione Torino, la Brennero e la Sempione. Mettiamo i piedi per terra. Ci vuol dire: dite la verità. Si osserva che questi investimenti nel triennio da parte del Governo — parlo di quelli del CIPE — sono il 3,1 per cento del costo complessivo del famoso piano decennale da 125 miliardi di euro, il 16 per cento della spesa prevista nel triennio — quindi siamo molto indietro, poche cose —, in più, dice sempre lo studio, i cantieri aperti sono stati aperti dal precedente Governo e, quindi, queste opere tecnicamente possono essere solo definite come completamenti di opere avviate dal precedente Governo. Non che non abbiamo lasciato in eredità le cose, e qui viene detto.

Di nuovi cantieri non se ne aprono, abbiamo lasciato in eredità 70 mila miliardi per le ferrovie, 21 mila miliardi per il trasporto rapido di massa, che sono le metropolitane nelle città, 3 mila miliardi per i porti, 1500 per gli aeroporti, 1800 per gli interporti, 20 mila attraverso le concessioni autostradali, e questi sono

soldi in gran parte già utilizzati, già trasformati in opere. Quindi, signor ministro, io penso che la situazione del nostro Governo sia seria su un paio di punti. Vado quindi alla conclusione.

Siamo in una stazione bruttissima, si poteva prima parlare di progetti, oggi siamo all'ultimo colpo. Se noi non passiamo oggi abbiamo finito; c'è una drammatica carenza di politica internazionale, una drammatica carenza di politica economica, c'è un vuoto di idee e un vuoto di risorse che si traduce ormai in una mancanza di relazione con gli altri paesi europei.

Il ministro potrà evidentemente criticare Ecofin, criticare la BEI, ma se la situazione non cambia, se noi ci troviamo in braghe di tela deciderà la BEI quali saranno le priorità, non il ministro dei trasporti italiano. Purtroppo, ritengo che il nostro Governo rischi di buttar via le grandi occasioni che potrebbe avere l'Italia (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

(Diritto di prelazione a favore degli enti locali previsto dalla normativa di attuazione dello statuto di autonomia del Trentino-Alto Adige in materia di concessione di impianti elettrici — n. 2-00972)

PRESIDENTE. L'onorevole Olivieri ha facoltà di illustrare l'interpellanza Detomas n. 2-00972 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 6*), di cui è cofirmatario.

LUIGI OLIVIERI. Signor Presidente, il sottoscritto illustrerà l'interpellanza, poi la replica verrà fatta dal collega Detomas. L'interpellanza è sottoscritta anche da altri colleghi, Brugger, Zeller, Wildmann, Collè, nonché l'onorevole Boato, che ringrazio per la sua presenza.

Vedete, Presidente e sottosegretario, noi attribuiamo grande importanza a questa interpellanza. Anche se in aula non vi sono molti colleghi, per la comunità del Trentino-Alto Adige/Südtirol questa interpellanza è molto importante, quindi la sua

risposta sarà sicuramente valutata, verificata, sviscerata e, rispetto alla medesima, poi noi ci riserviamo, come dirà il collega Detomas in replica sentendo la sua risposta, eventuali altri atti sia ovviamente di sindacato ispettivo sia tutti gli altri strumenti che il regolamento e il nostro operare in rappresentanza di quelle comunità ci impone e ci mette a disposizione. Si tratta, come ha già annunciato il Presidente della nostra Assemblea, di una questione di per sé semplice, ma estremamente complicata dal punto di vista delle conseguenze che avrà non solo sulla questione a livello nazionale ma anche locale e per le complicità che essa contiene. In buona sostanza cosa è successo?

Nel 1999 il decreto legislativo n. 79, meglio conosciuto come decreto Bersani, tra le altre cose conteneva il diritto di prelazione al momento del rinnovo delle concessioni di grandi derivazioni idroelettriche, a parità di offerta, per il concessionario uscente. Quel decreto conteneva anche un'altra norma che permetteva, secondo le finalità, secondo gli obiettivi e secondo le articolazioni costituzionali previste dall'articolo 107 dello statuto della regione Trentino-Alto Adige/Südtirol, la possibilità, con una norma di attuazione, che è la fonte normale di implementazione del sistema autonomistico del Trentino-Alto Adige/Südtirol, di meglio specificare questa prelazione non solo, come poi fu fatto, ai concessionari uscenti, come stabilito dal decreto Bersani, ma anche a quelli riferibili agli enti locali.

Perché questo? Perché, per chi ha memoria, e so che il sottosegretario Ventucci è una persona attenta, quella della partita elettrica era una questione aperta (veniva chiamata *blanco cheque*), e che rimase non definita nel momento in cui vi fu la definizione, con la quietanza liberatoria in sede ONU da parte dell'Austria, delle questioni sollevate dall'Alto Adige/Südtirol e che portò poi al secondo statuto di autonomia. Si trattava, quindi, benché in ritardo rispetto al 1992, di adempiere ad un importante atto non solo normativo ma anche di riconciliazione e di rispetto di promesse che quel Governo e quella mag-

gioranza e tutto il Parlamento nel suo complesso, dato che lo statuto fu approvato quasi all'unanimità, si era assunto di fronte alla comunità del Trentino-Alto Adige/Südtirol. Quella norma, quindi, ha una valenza importante per la storia dell'autonomia e per la questione strategica dell'energia. Importante non solo per la comunità nazionale ma anche per questa comunità. Ha una valenza assolutamente dirimente anche per quanto riguarda non solo il profilo costituzionale ma anche il profilo di un corretto rapporto tra lo Stato e le proprie autonomie locali.

Ebbene, con grande sconcerto, gli amministratori e il presidente della giunta provinciale di Trento Lorenzo Dellai hanno potuto constatare che, benché vi siano stati numerosissimi non solo scambi di corrispondenza ma anche colloqui, incontri, conferenze organizzative e interventi dei ministri competenti, nel momento in cui la Commissione europea ha sollevato sul decreto Bersani, sia per quanto riguarda la prelazione per i concessionari uscenti sia per quella che riguarda gli enti locali in caso di rinnovo della concessione di grande derivazione elettrica, una questione di infrazione europea — non vi sia stata tutela della norma che introduce la prelazione locale. Si attendeva che nelle memorie defensionali e nella difesa di una normativa nazionale, perché il decreto legislativo n. 79 del 1999 è evidentemente una normativa nazionale, lo Stato, unico avente la prerogativa, secondo il sistema attualmente vigente, difendesse compiutamente quella norma innanzi alla Commissione europea.

Con grande sconcerto ci si è resi conto che la difesa dello Stato riguardava solo la prelazione per i concessionari uscenti nazionali — per capirci: l'Edison, e l'ENEL — e tralasciava compiutamente la parte che riguardava, invece, il settore degli enti locali e i soggetti elettrici del Trentino-Alto Adige/Südtirol. E la cosa è ancor più sconcertante perché, ad oggi, non è ancora pervenuta una chiara motivazione in merito a questa che, fino a qualche giorno fa, poteva essere definita, un'omissione o co-

munque una dimenticanza ma che, invece, sta assumendo una valenza politica assolutamente importante.

Non vi è stata neppure alcuna smentita, da parte dei ministeri stessi, tale da far significare che fosse intenzione disdire ogni impegno assunto o di non prendere in considerazione le memorie difensionali copiosamente inviate dalla provincia autonoma di Trento a sostegno della compatibilità delle norme di attuazione vigenti con il diritto comunitario.

Il ministro delle attività produttive non ha neppure inteso informare preliminarmente — si tratta di altro aspetto di rilevanza costituzionale non indifferente — la commissione paritetica, di cui all'articolo 107 dello statuto di autonomia, e chiederne il parere. Visto che si tratta di un organo che interviene a predisporre, preparare e costruire la norma di attuazione, che poi diviene tale attraverso uno strumento legislativo del Governo, era quantomeno necessario ascoltare il parere di questo importante strumento di produzione di fonti normative e di collaborazione con il sistema normativo tradizionale.

In altri termini, il ministero si sarebbe arrogato il diritto e la competenza che in quella fattispecie non possiede, o meglio possiede solo in parte, vale a dire decidere le sorti della norma di attuazione statutaria, limitando significativamente anche la possibilità per la provincia di fare presenti le ragioni connesse con la tutela degli interessi pubblici o generali della quale essa è portatrice, ai sensi dello statuto. È come se una norma nazionale possa essere difesa solo parzialmente, oppure come se gli interessi di una comunità locale non siano, in questo contesto, anche un interesse della comunità nazionale.

Vorrei ricordare — innanzitutto a me stesso, e poi a tutti noi — che, in materia di energia e di utilizzo delle acque pubbliche, tutte le funzioni degli organi centrali e periferici dello Stato, nonché degli enti a carattere nazionale e sovraprovinciale, sono state trasferite, con i medesimi decreti legislativi — ricordo che li abbiamo chiaramente individuati nella nostra inter-

pellanza: il decreto legislativo n. 463 del 1999, che modifica in modo sostanziale il decreto del Presidente della Repubblica n. 235 del 1977 —, con le sole eccezioni dagli stessi previste, che nello specifico non individuano alcuna riserva dello Stato. In buona sostanza, le province autonome di Trento e Bolzano hanno, su queste materie, una competenza legislativa molto ampia, nella quale non vi sono riserve dello Stato.

La riserva operata — questo per far capire l'articolazione di natura costituzionale — dall'articolo 117, comma 2 della Costituzione alla potestà legislativa esclusiva dello Stato si riferisce alla materia dei rapporti dello Stato con l'Unione europea, e solo ad essi, come risulta evidente dalla lettura combinata con il successivo comma 3 del medesimo articolo 117 della Costituzione, che prevede la competenza legislativa concorrente delle regioni per i rapporti con gli organi comunitari, e con il primo comma dell'articolo 114 della stessa Costituzione, che prevede che la Repubblica è costituita dai comuni, dalle province, dalle città metropolitane, dalle regioni e dallo Stato.

La rappresentazione dei fatti risulta avere anche un carattere e un significato sintomatico ben più ampio, e si riferisce ai modi e agli strumenti con i quali le province autonome, e in generale le regioni (perché si tratta di una questione avente una valenza complessiva), possono esercitare le competenze che derivano loro dall'articolo 117 della Costituzione, da interpretare, per la provincia autonoma di Trento, anche in combinato disposto con l'articolo 10 della legge costituzionale n. 3 del 2001, che ha modificato lo statuto di autonomia (che, come notorio, è uno strumento che possiede valenza costituzionale).

Occorre precisare, poi, quali siano gli spazi e gli strumenti assegnati dall'ordinamento alle regioni e alle province autonome; per questo, si fa riferimento alla legge 5 giugno 2003, n. 131, che reca « Disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 » (che,

tra l'altro, ricordo che ha visto questa Assemblea impegnata a fondo, con interventi di assoluto rilievo).

La legge n. 131 del 2003 disciplina, all'articolo 5, il concorso delle regioni alla formazione degli atti comunitari, mediante la partecipazione dei loro rappresentanti alle delegazioni governative, e disciplina anche i casi in cui il Governo può, o è tenuto, a proporre ricorso alla Corte di giustizia avverso atti normativi comunitari ritenuti illegittimi, laddove riguardino materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome.

Ma — ahinoi — nulla dispone riguardo a quell'ulteriore aspetto fondamentale per la vita delle regioni e delle province autonome che è costituito dai rapporti con l'Unione europea e che pure la stessa Costituzione attribuisce alla potestà legislativa concorrente delle medesime regioni.

In questo contesto, signor Presidente, signor sottosegretario, si pongono certamente anche le questioni riguardanti la procedura di infrazione posta in essere dalla Commissione europea, ovviamente nella loro fase istruttoria e prodromica, quando attengono a norme o atti regionali o provinciali oppure, come nel caso che ci riguarda oggi, ad interessi comunque attribuiti alla competenza delle predette regioni o province autonome.

Anche nell'attesa del perfezionamento dell'iter parlamentare del disegno di legge recante la modifica della legge n. 86 del 9 marzo 1989, che detta norme generali sulla partecipazione dell'Italia al processo normativo comunitario e sulle procedure di esecuzione degli obblighi comunitari da parte delle leggi regionali e delle province autonome, si deve ritenere (o almeno gli interpellanti ritengono e, al riguardo, veramente non temiamo smentite di sorta) che le prerogative regionali e delle stesse province autonome non possano essere limitate o negate ed, in ogni caso, debbano essere assunti comportamenti coerenti, ancorché provvisori, con il nuovo assetto costituzionale, che si ritiene postuli l'adozione di procedure e comportamenti che assicurano la piena partecipazione delle

regioni o province autonome alle decisioni che riguardano questioni rientranti nella loro competenza intesa nel senso che ho appena descritto.

Tale partecipazione, nel caso che ci riguarda, è esclusiva o concorrente, dal punto di vista legislativo, delle regioni e delle province autonome e la stessa non potrà che realizzarsi sia attraverso la consultazione sistematica e l'associazione alle attività istruttorie sia anche come definizione di intese laddove siano da assumersi decisioni. Per questo motivo, abbiamo presentato l'interpellanza.

Signor Presidente, signor sottosegretario, per quanto riguarda l'infrazione n. 1999/4902 — la definisco anche con un preciso codice — il Ministero delle attività produttive doveva (e deve) provvedere ad impartire disposizioni agli uffici competenti, affinché siano immediatamente integrate le considerazioni allegate alla nota n. 20282N3D/15 del 18 aprile 2003 dell'ufficio legislativo del Ministero delle attività produttive con quelle fornite dalla provincia autonoma di Trento.

Ciò perché — signor Presidente, concludendo — altrimenti la provincia autonoma di Trento, con riferimento ad un atto legislativo, non avrebbe la possibilità di addurre giuste motivazioni per essere difesa innanzi alla Commissione europea.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento, senatore Ventucci, ha facoltà di rispondere.

COSIMO VENTUCCI, Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento. Signor Presidente, come chiaramente e lungamente esposto dall'onorevole Olivieri circa il contenuto dell'interpellanza a prima firma dell'onorevole Detomas, anch'io sciorinerò molte leggi e molti numeri a completezza, ovviamente, della sua esposizione.

Con nota del 20 aprile 2001, la Commissione europea ha aperto la procedura di infrazione n. 1999/4902, nei confronti della Repubblica italiana, ai sensi dell'articolo 226 del Trattato CE, ritenendo che

le disposizioni dei commi da 8 a 12 dell'articolo 11 del decreto legislativo 11 novembre 1999, n. 463, presentassero « rischi di incompatibilità » con la normativa comunitaria e, in particolare, con l'articolo 43 del Trattato CE che afferma il principio della libertà di stabilimento.

In particolare, l'attenzione della Commissione si è focalizzata sul punto che le disposizioni anzidette, nel disciplinare la procedura di gara per il rilascio o il rinnovo delle concessioni idroelettriche attribuissero una preferenza nell'aggiudicazione agli enti pubblici locali e alle loro società, a parità di condizioni offerte dal concessionario uscente. Come è noto, su questo punto la normativa del Trentino-Alto Adige si differenzia dalla normativa generale di cui al decreto legislativo n. 79 del 1999, di attuazione della direttiva 96/92/CE sull'apertura del mercato elettrico, che prevede, invece, un principio di preferenza *tout court* per il concessionario uscente.

Detta disciplina ha la sua fonte nello statuto speciale per il Trentino-Alto Adige che nel nostro ordinamento ha il rango di legge costituzionale, nonché nell'espressa previsione degli articoli 12, comma 10, e 16 del decreto legislativo n. 79 del 1999. L'articolo 16 citato prevede, infatti, che le norme di attuazione dello statuto possono definire norme anche indipendentemente dalla disciplina generale di cui ai commi 3 (principio di preferenza per il concessionario uscente), 6 (durata delle concessioni già attribuite all'ENEL in base alla legge di nazionalizzazione) e 7 (termini di proroga delle altre concessioni).

Il Governo italiano controdeduceva alle osservazioni della Commissione, avvalendosi anche delle numerose e puntuali note inviate dalla provincia autonoma di Trento. Risulta, inoltre, che la provincia ha partecipato ad incontri informali con la Commissione, congiuntamente a rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei ministri, in base al principio di leale collaborazione.

In data 19 dicembre 2002, la Commissione apriva, per contro, un'ulteriore procedura di infrazione nei confronti del

Governo italiano concentrando direttamente la sua attenzione sulle norme dell'articolo 12, commi 1, 2, 3, 6 e 7, del decreto legislativo n. 79 del 1999, ritenendo incompatibile con gli articoli 45 e 46 del Trattato CE la preferenza accordata al concessionario uscente.

In pari data, la Commissione inviava una messa in mora complementare, nell'ambito della procedura di infrazione n. 1999/4902, focalizzandosi questa volta sulle norme dell'articolo 11, commi da 6 a 11, e sull'articolo 15 del decreto legislativo 11 novembre 1999, n. 463, concernente l'attuazione dello statuto speciale del Trentino-Alto Adige che prevedono, analogamente alla normativa generale del decreto legislativo n. 79 del 1999, una preferenza a favore del concessionario uscente.

Le motivazioni poste dalla Commissione a fondamento dei suoi due nuovi rilievi sono identiche, né potrebbero essere diversamente, essendo sostanzialmente analoghe le norme incriminate. Risulta quindi logico, dal punto di vista della difesa tecnica che grava sullo Stato italiano, che il Governo, per fornire puntualmente le proprie osservazioni alla Commissione, abbia replicato con uguali controdeduzioni. Infatti, pur formalmente esistendo due diverse procedure, si tratta della stessa fattispecie. Non viene, quindi, in rilievo la particolarità di una normativa statutaria, come adombrato dagli onorevoli interpellanti, ma l'impianto stesso della normativa nazionale.

Pertanto, nella denegata ipotesi che la Commissione, non ritenendo compatibile con il trattato il complesso delle disposizioni in esame, emetta un parere motivato nei confronti della Repubblica italiana, si evidenzia fin da adesso che è interesse del Governo, in particolare dell'amministrazione delle attività produttive, costituirsi davanti alla Corte di giustizia. Tale onere grava sullo Stato italiano.

PRESIDENTE. L'onorevole Detomas ha facoltà di replicare.

GIUSEPPE DETOMAS. Signor Presidente, signor sottosegretario, la sua rispo-

sta che potrebbe, *prima facie*, essere considerata esauriente ma si colloca, in realtà, sulla linea confermata dal Ministero delle attività produttive alla provincia autonoma di Trento. Tuttavia, la provincia autonoma, dalle verifiche che ha avuto modo di effettuare, ha riscontrato che la difesa posta in essere dal Governo italiano per quanto riguarda la procedura di infrazione più volte citata era basata sulle controdeduzioni relative alla costituzione in mora complementare del 17 dicembre 2002.

Mi riferisco alle questioni che riguardavano essenzialmente la preferenza nei confronti dei concessionari uscenti per quanto riguarda le grandi derivazioni a scopo idroelettrico, in realtà dimenticando tutta la vicenda relativa alla messa in mora dell'aprile 2001, che riguardava anche la preferenza accordata, nel decreto legislativo di attuazione dello statuto di autonomia, alle società composte da enti locali o partecipe in maggioranza da enti locali.

È questa la nostra preoccupazione, che pertanto ribadiamo. Peraltro, tale preoccupazione non riguarda soltanto la provincia di Trento, dal momento che proprio l'altro ieri è stata espressa al Presidente del Consiglio da parte del presidente della provincia autonoma di Bolzano, tant'è che il Presidente del Consiglio ha dovuto (o voluto) rassicurare sul fatto che il Governo italiano avrebbe tenuto in considerazione anche le posizioni espresse dalle province autonome di Trento e Bolzano, sulla questione delle preferenze accordate alle società degli enti locali.

Possiamo quindi dichiararci soddisfatti nella misura in cui si darà seguito a questa nostra richiesta di difesa della posizione, dato che il Governo italiano è tenuto a difendere una norma di attuazione di uno statuto di autonomia, trattandosi di una norma dell'ordinamento italiano, posta in essere dal Governo stesso con un decreto legislativo. Tuttavia, in via incidentale, vorrei sottolineare quello che lei, sottosegretario, ha introdotto con l'ultima frase, dicendo che si tratta appunto di una competenza del Governo. Riallacciandomi

anche all'esposizione del collega Olivieri sulla ingerenza e influenza diretta che l'atteggiamento del Governo può esercitare sulla procedura di formazione delle norme di attuazione per la partecipazione al giudizio successivo alla procedura di infrazione comunitaria, il comportamento del Governo incide direttamente sulla sopravvivenza o sulla modificazione di una norma, anche se statutariamente è prevista una collaborazione e una attività paritetica nella produzione normativa, che vede la partecipazione attiva anche degli organi provinciali e regionali. Mi riferisco alla commissione paritetica, che è un organo previsto dall'articolo 107 dello statuto, più volte oggetto di giurisprudenza costituzionale, che sottolinea la necessità del suo intervento in sede di elaborazione delle norme di attuazione. Quindi, la norma di attuazione ha uno *status* di norma subcostituzionale e una procedura di formazione particolare, proprio perché vede la partecipazione dell'ente locale (regione o provincia).

Il fatto, dunque, che da un atteggiamento unilaterale del Governo ci possa essere un'incidenza nella natura o nella portata di una norma incide sulla pariteticità del procedimento di formazione di questo importante strumento normativo. È per questo che rivendichiamo la necessità che la regione o la provincia, rispettivamente, possano essere parte in qualche modo dei giudizi e quindi anche dell'attività istruttoria e defensionale davanti agli organi giurisdizionali europei. Per questo sollecitiamo il Governo a procedere, magari con l'elaborazione di una norma di attuazione, per sanare quella che noi riteniamo un'ingiustizia, il fatto cioè di mettere in discussione la pariteticità dei due organismi (Stato da una parte e regione o provincia dall'altra). Questo perché noi siamo da sempre autonomisti, da sempre federalisti e da sempre rivendichiamo un carattere pattizio dei nostri statuti di autonomia e delle relative norme di attuazione.

Chiediamo, quindi, al Governo di farsi carico anche di questo problema, che è un problema di ordine costituzionale ed isti-

tuzionale. Naturalmente su questo siamo pronti a dare la nostra collaborazione: l'onorevole Olivieri ed io siamo stati parte della commissione paritetica e siamo pertanto disponibili a compiere un percorso per arrivare a sanare questa che noi riteniamo sia una carenza del nostro ordinamento.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze urgenti.

Sospendo la seduta, che riprenderà al termine della Conferenza dei presidenti di gruppo.

La seduta, sospesa alle 17,25, è ripresa alle 19,20.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

Modifica del calendario dei lavori dell'Assemblea per il mese di novembre 2003 e fissazione di termini temporali connessi alla sessione di bilancio.

PRESIDENTE. Comunico che nell'odierna riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo si è convenuto unanimemente, in relazione al previsto inizio della sessione di bilancio e in deroga al disposto dell'articolo 119, comma 4, del regolamento, di prevedere per la prossima settimana, dopo l'esame del disegno di legge n. 4777 – Conversione in legge del decreto-legge recante disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici, il seguito dell'esame dei disegni di legge n. 3045 e abbinata – Delega al Governo concernente la disciplina dell'impresa sociale, e n. 3890 e abbinata – Modifiche ed integrazioni alla legge 7 agosto 1990, n. 241, concernenti norme generali sull'azione amministrativa (approvato dal Senato), nonché delle proposte di legge n. 3922 – Interventi per i porti di Termini Imerese e di Palermo, e n. 2406 e abbinata – Interventi dello Stato nel sistema fieristico nazionale, non conclusi nella settimana in corso.

È stato convenuto altresì di prevedere all'ordine del giorno della prossima settimana, dopo gli argomenti sopra citati, il seguito dell'esame delle mozioni Gibelli ed altri n. 1-00181, Polledri ed altri n. 1-00274, D'Agrò ed altri n. 1-00285, Anedda ed altri n. 1-00286, Antonio Leone e Di Virgilio n. 1-00287, Cima ed altri n. 1-00288, Violante ed altri n. 1-00289 e Alfonso Gianni ed altri n. 1-00290 sulla concorrenza sleale verso i prodotti italiani.

Non si terrà seduta nella mattina di martedì 18 novembre.

In vista dell'inizio della sessione di bilancio con l'assegnazione dei documenti che, prevedibilmente, tenendo conto dell'andamento dei lavori presso il Senato, avverrà lunedì 17 novembre, si sono altresì convenuti i termini seguenti:

conclusione dell'esame presso le Commissioni di settore: entro martedì 25 novembre;

conclusione dell'esame presso la Commissione bilancio: entro giovedì 4 dicembre;

presentazione degli emendamenti in Assemblea: entro sabato 6 dicembre, alle ore 18;

discussione generale in Assemblea: martedì 9 e mercoledì 10 dicembre;

votazioni in Assemblea: da giovedì 11 dicembre a giovedì 18 dicembre (antimeridiana, pomeridiana e notturna), con eventuale sospensione nella giornata di domenica;

termine per la presentazione degli ordini del giorno (ad eccezione di quelli conseguenti all'eventuale ritiro di emendamenti): entro lunedì 15 dicembre, alle ore 16.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta:

Lunedì 17 novembre 2003, alle 14:

Discussione del disegno di legge:

S. 2518 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 settem-

bre 2003, n. 269, recante disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici (*Approvato dal Senato*) (4447).

— *Relatori*: Romano, *per la maggioranza*; Michele Ventura, *di minoranza*.

La seduta termina alle 19,25.

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della seduta dell'12 novembre 2003:

a pagina 25, seconda colonna, alla riga quarantaseiesima, la parola « contestualmente » si intende sostituita dalla parola « testualmente »;

a pagina 26, seconda colonna, alla riga quarantaquattresima, la parola « Ciò » si intende sostituita dalla parola « Questo ».

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa alle 20,15.