

Anche in questo decreto-legge in tema di competitività non c'è un euro da destinare all'innovazione tecnologica, a meno di considerare prioritario per la competitività il contributo di 5 milioni di euro alla fondazione Bordoni, organismo di cui pochi conoscono le funzioni e l'attività; ma mi auguro che questa sua conoscenza verrà quanto prima allargata perché per fortuna è stato approvato un emendamento che prevede una relazione annuale al Governo e alle Commissioni parlamentari.

Veniamo ora alle norme contenute nel provvedimento. Se dovessi fare un titolo direi: « Semplificazione: non basta la parola », oppure potrei anche dire: « Molto fumo e poco arrosto, e anche un po' di confusione ». Con la confusione non si spinge certo la competitività. Ritengo che la cosa peggiore che possiamo fare è gettare le imprese e le pubbliche amministrazioni nell'incertezza. Questo è esattamente il contrario di ciò che serve !

La prima cosa da rilevare è che quasi tutte le misure contenute in questo provvedimento sono o rinviate con il meccanismo della delega a successive leggi o subordinate a regolamenti con scadenze anche molto lunghe. Perfino la semplificazione sulla vendita delle automobili al di sotto dei venticinquemila euro, che sembrerebbe una cosa semplice, viene subordinata all'approvazione di un decreto adottato dal Ministero della funzione pubblica di concerto con ben cinque ministeri più la Conferenza unificata. Ma trattandosi di interessi professionali corposi, non è difficile prevedere pressioni e rallentamenti. Ora, se si tratta di un provvedimento che serve alla competitività perché non renderlo operativo subito nella sua semplicità ? Perché fermarlo al tetto dei 25 mila euro ?

Un secondo motivo che induce perplessità concerne gli investimenti. Ognuno sa che quando si investe sull'innovazione i risparmi sono proporzionali agli investimenti iniziali in beni strumentali, in formazione delle risorse umane, e così via. Conseguentemente, chi promette una grande riforma a costo zero non è credi-

bile ! Ad esempio, all'articolo 7 del decreto-legge in esame si dispone di allargare gli interventi per le infrastrutture di banda larga, che erano già previsti per il Mezzogiorno dalla delibera del CIPE del 2003, a tutte le aree sottoutilizzate del paese. Questa è una misura che condividiamo, che abbiamo più volte sollecitato e spinto anche perché, a nostro avviso, ci sono molte « Italie », e non c'è solo una frattura nord-sud in materia di infrastruttura tecnologica e di banda larga. Del resto, l'osservatorio di Between rileva che queste differenze coinvolgono molti comuni e molte zone disagiate anche del centro-nord dove gli investimenti non si fanno perché non sono remunerativi per gli investitori, cioè per i gestori. Ciò detto, rileviamo che quel programma, contenuto nella delibera CIPE del 2003, non è ancora partito, il bando non si è ancora chiuso, siamo pertanto ancora all'inizio del progetto e, nel frattempo, esso si allarga a tutto il territorio nazionale senza incrementare però di una lira le risorse.

Nel decreto-legge in esame vi è un altro punto che riguarda l'innovazione tecnologica, in particolare l'*e-government*. Sempre all'articolo 7, così come è stato emendato dal Senato con il maxiemendamento, si afferma che le pubbliche amministrazioni statali sono tenute a ricevere e ad inviare e, se richiesto, anche in via telematica, la corrispondenza e i documenti e tutti gli atti. Questa è una norma lo ricordo, già sancita dal codice digitale della PA, che abbiamo esaminato in Commissione al fine dell'espressione del parere, e che trovo addirittura attenuata da questo avverbio « anche ». Perché « anche » ? Vuol dire che vanno inviati in doppio formato ? Ma, allora non si capisce dove sia il risparmio. E poi si dice che le PA dovranno farlo con le risorse finanziarie già disponibili presso i ministeri. Ricordo, a me stessa ma anche a voi tutti se a qualcuno fosse sfuggito, che la legge finanziaria per il 2005 ha tagliato 70 milioni di euro per cassa e 57 milioni di euro per competenza all'informatica dei ministeri. Grandi riforme a costo zero: ma chi ci crede !

L'ultimo ordine di considerazioni che desidero svolgere riguarda l'inconsistenza delle misure di semplificazione, vale a dire l'ampliamento della dichiarazione di inizio attività e principio del silenzio assenso.

Ora, siamo di fronte ad un Governo che: ha dimenticato il tema dell'innovazione amministrativa; ha cancellato il nucleo per la semplificazione; ha sciolto l'Osservatorio sull'impatto della regolazione; ha abbandonato la strada dei testi unici, tornando, in qualche caso, a rilegificare; ha cambiato tre ministri della funzione pubblica (tutti ricordano Cassese e Bassanini, pochissimi sanno cosa hanno fatto i tre ministri della funzione pubblica del Governo Berlusconi); ha cambiato il meccanismo di approvazione della legge di semplificazione (si chiama legge annuale ma, in quattro anni, ne è stata approvata soltanto una). Dopo aver fatto tutto ciò, ora si vuole imboccare una scorciatoia che è iniqua sul piano dei principi e che, oltretutto, è ininfluente sul fronte della competitività.

Sul piano culturale, sfugge, probabilmente, ai colleghi della maggioranza e, certamente, al Governo, che dietro la pubblica amministrazione vi sono — è molto semplice — i diritti dei cittadini, l'idea dell'universalità dei servizi, il principio di imparzialità, fondamentale per il rispetto dell'articolo 3 della Costituzione e, dunque, anche della democrazia. Ciò che pure vi sfugge è che un paese senza regole non è né più libero né più sviluppato.

La vostra scorciatoia in materia di DIA e di silenzio-assenso mi ricorda molto, sul piano logico, il ragionamento sotteso alla cosiddetta legge Cirielli (altrimenti nota come « salva Previti »), più o meno del seguente tenore: i processi durano troppo (anche perché sono stati allungati dalla legislazione *ad personam* ...) ? Bisogna accorciare i termini di prescrizione ! È un po' come dire che, se i treni arrivano in ritardo, non bisogna impegnarsi a farli arrivare con puntualità, ma occorre stabilire che i passeggeri scendano in mezzo alla campagna !

Lasciamo un attimo da parte i principi e verifichiamo l'efficacia delle predette

misure, entrambe già previste, in casi ben definiti, dalla legge n. 241 del 1990 sulla trasparenza amministrativa. Ebbene, il decreto-legge in esame si propone di estendere l'ambito di applicazione della DIA ma, in realtà, colleghi, rischia di circoscriverlo: vengono esclusi — giustamente — non soltanto gli atti riguardanti la giustizia, le finanze, la tutela della salute, l'ambiente, i beni culturali, le materie comunitarie, ma anche — alla faccia della liberalizzazione, lasciatemelo dire ! — tutte le attività imprenditoriali soggette a programmazione vincolate a limiti quantitativi (farmacie, supermercati, bar, ristoranti, taxi e quant'altro).

Se consideriamo che la DIA è già in vigore, grazie alla legge Bersani, per l'apertura di negozi fino a 250 metri quadri, per le attività artigianali, per le ristrutturazioni edilizie, è legittimo chiedersi in quali campi vi saranno innovazioni e se, in alcuni casi, non si torni indietro. Ricordo che, in alcune regioni, la DIA comporta l'immediato inizio dell'attività, mentre, secondo il testo del decreto-legge, essa ha efficacia dopo trenta giorni. Per il silenzio-assenso, il termine è fissato in novanta giorni, almeno fino all'approvazione dei regolamenti, e addirittura dopo centottanta giorni per i primi sei mesi di applicazione.

Allora, mentre è facile capire la lesione al principio, è difficile comprendere il vantaggio sul piano dell'accelerazione delle procedure. Inoltre, è facile prevedere anche la grande incertezza nella quale si troveranno le imprese ed i comuni quando dovranno capire a quali provvedimenti si applichino le nuove regole e cosa accada, ad esempio, in caso di contrasto delle regole medesime con la normativa di settore, nazionale o regionale (le regioni hanno moltissime competenze in queste materie), che non viene contestualmente adeguata (con il conseguente rischio che si produca un grande pasticcio).

Infine, il decreto-legge prevede meccanismi che consentono alle amministrazioni di adottare soluzioni perfino meno avanzate di quelle attuali.

Ad esempio, basta convocare la Conferenza dei servizi entro trenta giorni dall'istanza per evitare che scatti il silenzioso assenso e, anche dopo la scadenza dei termini, si può annullare d'ufficio per ragioni di pubblico interesse o di autotutela, privando le imprese e i cittadini delle certezze e delle garanzie offerte dai provvedimenti di autorizzazione e reintroducendo un principio di discrezionalità assolutamente foriero di scarsa trasparenza e di confusione. Non a caso, alcuni organismi d'impresa (soprattutto quelli che rappresentano le piccole imprese) hanno denunciato queste contraddizioni, perché gli imprenditori sanno bene che se, in queste condizioni, vanno a chiedere alla banca (è la cartina di tornasole) un finanziamento sulla base di questo silenzioso assenso, sarà difficile che lo ottengano.

So che cambiare la pubblica amministrazione è un compito faticoso, che richiede coerenza, soprattutto una grande convinzione politica ed un investimento sul capitale umano e sugli strumenti tecnologici. È un lavoro quotidiano che, tuttavia, può trovare molti alleati dentro e fuori della pubblica amministrazione. Certamente, bisogna non considerare i dipendenti pubblici un peso o una massa di manovra da blandire alla vigilia delle elezioni. Basta riconoscere al lavoro pubblico dignità e rispetto, ancorare la carriera e le retribuzioni al merito e ai risultati e non alla fedeltà politica. Occorre tenere distinte l'azione politica e l'azione amministrativa, perché il datore di lavoro non è il Governo di turno, ma sono le cittadine e i cittadini italiani. Tutto questo non è stato fatto.

Oggi, non c'è più tempo. Lo sprofondamento dell'Italia al quarantasettesimo posto della *World Economic Forum*, ma più ancora l'andamento della crescita, che è il peggioro dell'Europa, certo trovano motivazioni complesse e convergenti, ma non c'è dubbio che la qualità dell'infrastruttura amministrativa non è una variabile indipendente.

Occorre ridare slancio all'innovazione, dimostrando di crederci tutti insieme, il Governo nel suo complesso e non che il

ministro dell'innovazione non dialoga con il ministro della funzione pubblica, perché, in questo modo, si rischia che la trasformazione digitale della pubblica amministrazione si riduca a qualche operazione cosmetica di *front office*, ma non cambi quello che c'è dietro. Allora, gli sportelli unici non funzionano, lo scambio di *e-mail* non è un indicatore di efficienza, ma, al contrario, un indicatore di inefficienza. C'è una caduta generale di tensione riformatrice, una perdita di qualità complessiva, in cui si sommano scarsità di risorse, demotivazione degli addetti e sfiducia dei cittadini.

Non è facile tutto questo. Non è imboccando scorciatoie discutibili ed inefficienti che si rilanciano questi temi, a meno che non si scelga di fare solo propaganda.

Penso che, in questi anni, si sia lanciato un messaggio politico alla pubblica amministrazione, un messaggio di involuzione e di controriforma e tutti lo hanno capito. Lo hanno capito gli addetti, gli operatori, le imprese. Mi auguro che lo abbiano capito anche gli elettori, come hanno dimostrato in questi giorni.

In questo piano di azione, la parola semplificazione è ripetuta decine di volte. È utilizzata in quantità industriale. Purtroppo, la parola non basta, non basta al paese, non basta a rendere più facile la vita ai cittadini e alle imprese, non basta per la competitività.

Questi sono i motivi per i quali pensiamo che questo provvedimento sia un'occasione perduta, assolutamente incoerente rispetto alla necessità del nostro paese, della pubblica amministrazione, di coloro che ci lavorano, di coloro che sono i fruitori, di tutti i cittadini italiani (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra – L'Ulivo*).

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

ALDO PERROTTA. Signor Presidente, mi scusi, quanto tempo ho a mia disposizione?

PRESIDENTE. Trenta minuti.

ALDO PERROTTA. Dovrei farcela in un tempo minore, spero...

PRESIDENTE. Me lo auguro, onorevole Perrotta... !

ALDO PERROTTA. Presidente, in verità, ne ho sentite, per così dire, di cotte e di crude; e tuttavia, più di cotte che di crude. Ho, infatti, l'impressione che molti colleghi non abbiano letto alcunché, oltre, forse, ai giornali. Ho sentito le varie accuse mosse al provvedimento, che spero di smontare anche analiticamente nel tempo a mia disposizione. Ho deciso di intervenire perché in verità è bene lasciare agli atti — anche se c'è chi ci ascolta su Sky o su Radio radicale — l'espressione di un'opinione corretta su questo decreto-legge. Ciò, non a futura memoria perché non credo si otterrà grande futura memoria; piuttosto, per onestà intellettuale. Allora, due sono le strade: o abbiamo letto del provvedimento sui giornali o leggiamo in modo diverso le stesse misure. Per la stima che ho per molti colleghi che mi hanno preceduto, devo osservare che ritiro quanto ho detto all'inizio: se è vero che qualcuno ha appreso le informazioni dai giornali, la stragrande maggioranza hanno letto il provvedimento in modo diverso soffermandosi più, per così dire, sul bicchiere mezzo vuoto che su quello mezzo pieno. Ma, dato che per me il bicchiere è sicuramente più mezzo pieno — se non più che pieno — che mezzo vuoto, mi vorrei fermare solo su alcuni articoli per confutare alcuni colleghi che a mio avviso li hanno interpretati male. Certo, non potrò soffermarmi su tutti gli aspetti ad essi relativi; avendo preso una serie di appunti, spero comunque di essere esaustivo.

Ho sentito all'inizio talune contestazioni sul lavoro accessorio, ovvero sulle disposizioni di cui all'articolo 1-bis; ebbene, vorrei ricordare che si tratta dell'articolo che permette ai cittadini di potere pagare le *baby sitter* e quanti prestano lavoro domestico ad ore per la pulizia della casa, ricevendo alcuni euro direttamente in tasca, quindi che, alla fine della loro vita lavorativa, siano versati i contri-

buti necessari per il maturamento di una pur modesta pensione. Cosa ha pensato intelligentemente questo Governo in passato e come è nuovamente intervenuto al riguardo adesso? Ha ritenuto di istituire presso taluni punti di raccolta — istituti postali, banche e via dicendo — una serie di buoni che costeranno 8, 9 euro (non ricordo bene); con tali buoni, si pagheranno tali lavoratori. La *colf*, quindi, prenderà il buono e lo cambierà dove è stato preso, alla posta o in banche ricevendo per ogni buono l'equivalente meno, se ricordo bene, 1,65 ovvero 1,70 euro: in Commissione ne abbiamo parlato. Ciò servirà a coprire i contributi presso l'INPS o l'INAIL e permetterà a tali operatori che guadagnano poco e che si arrangiano — di solito, sono studenti — di trovarsi alla fine della vita lavorativa anche un minimo di versamenti previdenziali. Ciò consentirà, tra l'altro — e in ciò è la novità — al cittadino di potere, per così dire, scaricare dalle tasse tali costi. Attualmente, per tale motivo, questi lavoratori sono tutti in nero, alimentando il lavoro sommerso; si creano difficoltà previdenziali per quanti lavorano e non versano un euro di contributo. Cosa cambia adesso? Mentre prima, per le detrazioni, vi era un limite di 5 mila euro a famiglia, adesso tale limite è fissato per ogni persona della famiglia; in una, ad esempio, vi sono tre elementi — padre madre e figlio maggiorenne — : ognuno di loro può scaricare i 5 mila euro, se logicamente paga 5 mila euro per tali prestazioni accessorie.

Quindi, ritengo sia un'invenzione ed una modifica geniale di questo Governo: eliminiamo il lavoro nero, lo legalizziamo e soprattutto diamo anche un minimo di previdenza a questi lavoratori.

Un aspetto che non è stato evidenziato ma va sottolineato è il seguente; vi è la possibilità da parte del Consiglio dei ministri, con un decreto, di aumentare le quote dei lavoratori stagionali, degli extra-comunitari.

Come tutti sanno, le quote sono prefissate: se ricordo bene, sono circa 79.500 all'anno. Ebbene, ci siamo accorti che, mentre le quote dei paesi neocomunitari

sono praticamente rimaste in evase (poiché vi sono ancora 60 mila richieste per accogliere i nuovi entrati nell'Unione europea), non si riescono a reperire lavoratori stagionali per il settore agricolo e per il turismo, malgrado vi siano 79.500 quote già esaurite. Ciò vuol dire, praticamente, lasciare il raccolto a terra e gli alberghi senza personale, proprio adesso che sta per iniziare la stagione turistica !

Ciò perché siamo una strana nazione: a fronte di più di un milione di disoccupati, non si riescono a trovare i lavoratori stagionali ! Comprendo anche che si tratta di lavori pesanti, per cui mi sembra anche giusto che gli italiani che non se la sentono più di svolgerli vogliano rinunciarvi.

Ecco, allora, l'articolo 1-ter del provvedimento in esame, che consente al Governo di incrementare le quote massime di lavoratori stranieri per esigenze di carattere stagionale. Ciò era stato richiesto da tutte le industrie, da tutti gli operatori turistici e da tutti gli agricoltori, ma l'opposizione non ne parla: evidenzia solo gli aspetti che, a suo avviso, non vanno bene !

Vi è, tuttavia, un altro articolo di cui dobbiamo parlare. Con l'articolo 4 del decreto-legge in esame, infatti, si aumentano da 22 a 36 milioni di euro le risorse per le convenzioni per le attività dei lavoratori socialmente utili di Napoli e Palermo. Come voi sapete, sono napoletano, e pertanto vedo con favore l'aumento di tale stanziamento.

Vi è un altro articolo di cui non si parla, o di cui si parla male, poiché si afferma che non sono stati stanziati fondi per la ricerca. L'articolo 6, commi dall'1 al 4, tuttavia, destina 1.800 dei 6 mila miliardi stanziati con la legge finanziaria per il 2005 alle imprese che svolgono ricerca. Credo si tratti dello stanziamento più elevato, in proporzione al PIL, mai varato in Europa. Ritengo si tratti di una novità assoluta, tuttavia vorrei rilevare come sia stata criticata anche tale scelta !

Ho ascoltato anche criticare Sviluppo Italia Spa, dal momento che è stato affermato che non svolge alcuna attività. Nessuno, tuttavia, ha ricordato che l'attuale Governo, accogliendo una sentenza

della Corte costituzionale (che ritiene che l'assistenza agli studenti debba essere di competenza regionale), ha modificato una norma, prevedendo che i prestiti fiduciari agli studenti universitari siano concessi non più da Sviluppo Italia, ma dalle regioni. Ebbene, gli studenti potranno finalmente ottenere prestiti fiduciari, senza garanzia da parte dello Stato, attraverso le regioni, ma nessuno lo ha rilevato !

Come stavo dicendo, si è criticato Sviluppo Italia, poiché all'articolo 6, commi dal 12 al 14, si prevede la costituzione del Comitato per l'attrazione delle risorse in Italia, i cui obiettivi saranno attuati proprio da Sviluppo Italia SpA. Ebbene, è stato criticato l'amministratore delegato Caputi, ed è stato affermato che tale ente ha saputo solo fare assunzioni e creare organi pletonici. Ma forse si sono confusi, perché queste cose le fa Bassolino in Campania ! È Bassolino in Campania che crea organi pletonici senza che venga speso un euro in investimenti ! Anzi, le uniche assunzioni effettuate in Campania sono quelle generate proprio da Sviluppo Italia ! Pertanto, mi sembra strano continuare a contestare sempre le scelte positive !

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FABIO MUSSI (ore 22,17)

ALDO PERROTTA. È stata criticata, inoltre, la tipologia delle agevolazioni del fondo della legge n. 488. Ebbene, vorrei ricordare che tutti gli imprenditori hanno affermato che è migliore della precedente, e già la precedente era migliore della vostra ! Adesso, il 50 per cento delle risorse viene destinato a fondo perduto: ma cosa si vuole di più ?

Il *bonus* per le assunzioni, inoltre, passa da 20 mila a 100 mila euro, ma è stata criticata anche tale scelta, perché si è affermato che risulta in media con le ultime assunzioni. Scusate, ma quando avete istituito tale meccanismo, lo avete concepito così !

Le assunzioni previste dalla legge n. 488 del 1992 si sono sempre fatte in tal modo. È un sistema che avete inventato

voi: eppure oggi lo criticate ! Noi portiamo il *bonus* da ventimila a centomila euro per assunzione, e questa non viene considerata una grande soluzione per incentivare le assunzioni al sud ! Sono sicuro che, con la nuova distribuzione dei soldi del fondo e, soprattutto, con la possibilità di passare da ventimila a centomila euro, le imprese del sud – o quelle che lavoreranno nel sud – potranno porre un notevole rimedio al problema occupazionale.

Una critica al provvedimento in esame, tuttavia, la faccio: si rifinanziano le Olimpiadi invernali di Torino. Lo si fa perché il Toroc è, praticamente, fallito. Lo si fa perché Chiamparino ha sprecato – ecco un caso di spreco ! – miliardi e si devono trovare in continuazione fondi, altrimenti l'immagine italiana andrebbe a finire chissà come se, una volta ottenute le Olimpiadi invernali del 2006, non si fosse nemmeno capaci di organizzarle ! Il sindaco Chiamparino ha creato una pletora di comitati, ha assunto 900 persone, di cui 312 dirigenti. Ma cosa ci si deve fare con 312 dirigenti ? Chiamparino ha sprecato miliardi ed oggi il Governo deve intervenire ! Presenterò un ordine del giorno in merito: questa volta voglio il rendiconto !

Non si è parlato del contratto di distretto. Si è criticato il sistema dei contributi in agricoltura, ma nessuno ha parlato del contratto di distretto. Tale contratto, previsto dall'articolo 10 del provvedimento in esame, è stato concepito per meglio armonizzare i consorzi agrari con le province e con le regioni. È stata un'altra idea – geniale, a mio avviso –, del ministro dell'agricoltura, dei suoi consiglieri e dello stesso Governo. Si sono criticati i problemi del settore dell'energia, ma nessuno ha rilevato che l'articolo 11-*bis* del provvedimento destina le sanzioni irrogate dall'Autorità per l'energia elettrica ed il gas alle associazioni dei consumatori. Per la prima volta, straordinariamente, in Europa – e, forse, nel mondo intero –, anche rispetto agli Stati Uniti d'America, che, in genere, sono molto più avanzati, tali sanzioni possono servire non solo per iniziative di controllo, ma anche per ri-

sarcimenti forfettari agli utenti. Una cosa del genere non si è mai vista ! Nessuno, tuttavia, ne ha parlato.

Del fondo di rotazione per il sostegno alle imprese ho già parlato, accennando alla legge n. 488 del 1992. È incredibile che si debba essere criticati per aver fatto passare una azione di sostegno all'occupazione da ventimila a centomila euro !

Per quanto riguarda l'articolo 13, al comma 2, primo periodo della lettera *c*) si prevedono, fino al 31 dicembre 2006, agevolazioni per i datori di lavoro che assumano lavoratori in mobilità. Sempre al comma 2, lettera *a*), si aumenta da sei a sette mesi l'indennità per i lavoratori di età inferiore a cinquant'anni, mentre per chi supera tale limite di età tale indennità è portata da nove a dieci mesi.

Inoltre l'indennità ordinaria di disoccupazione è elevata al 50 per cento per i primi sei mesi ed è fissata al 40 per cento per i successivi tre mesi ed al 30 per cento per il restante periodo. Questo per venire incontro alle necessità sociali. È, infatti, sempre triste, per qualsiasi cittadino restare disoccupato.

L'ho detto prima: il problema non è quello di vedere se il bicchiere è mezzo vuoto o mezzo pieno. Il problema è di vedere il bicchiere, perché ho l'impressione, colleghi, che soprattutto all'inizio nessuno voglia vedere il bicchiere anche se c'è. Se nessuno vuole vederlo, figuriamoci se lo vede mezzo pieno ! Questo è un bicchiere pieno: è un grande decreto per l'innovazione e soprattutto per lo sviluppo economico e sociale del territorio.

Spero che da questo decreto possa anche ripartire il rilancio dell'azione di Governo e ringrazio il viceministro e i relatori per tutto ciò che ci hanno detto e per l'ottima relazione presentata.

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

FABRIZIO VIGNI. Vorrei valutare questo provvedimento in particolare sotto due profili: in primo luogo, il rapporto tra competitività, ambiente e politiche per la sostenibilità e, in secondo luogo, ciò che il

provvedimento contiene, o meglio, non contiene per quanto riguarda le politiche per le infrastrutture.

Vorrei cominciare il mio intervento dalla questione del rapporto tra politiche per la competitività e politiche di sostenibilità ambientale, partendo da alcuni dati recenti. Già diversi altri deputati prima di me hanno ricordato come nelle più recenti graduatorie internazionali sulla competitività il nostro paese sia drammaticamente scivolato all'indietro, passando nel giro di pochi anni dal ventiseiesimo al quarantesettesimo posto. Ciò che, invece, spesso viene meno citato è il riferimento ad altre graduatorie — penso, ad esempio, alla graduatoria presentata all'ultimo vertice internazionale di Davos — che misurano la sostenibilità ambientale dei diversi paesi e delle diverse economie. In questa graduatoria, resa nota alcune settimane fa, l'Italia è al sessantanovesimo posto, scivolando molto all'indietro rispetto alle posizioni di alcuni anni prima.

La domanda è la seguente: è una semplice coincidenza che le cose per il nostro paese vadano male sia sul versante della competitività economica, sia su quello della sostenibilità ambientale, oppure non è così? Oppure, invece, c'è — come io credo — una relazione? In altre parole, c'è qualcosa che il Governo mostra di non avere ancora compreso, ossia come per i paesi sviluppati, soprattutto per quelli più sviluppati, la sostenibilità ambientale sia oggi sempre più anche condizione di competitività e di sviluppo.

D'altra parte, se si volesse una controprova, basterebbe guardare a quei paesi del Nord Europa, come la Danimarca, la Svezia o la Finlandia, che si trovano ai primi posti o, comunque, su posizioni molto più avanzate dell'Italia su entrambe le classifiche che misurano la competitività economica e la sostenibilità ambientale. C'è una relazione e vale sempre più sia per le economie nazionali e per i sistemi territoriali, sia per le singole imprese. Non è un caso che, anche se misuriamo i risultati economici delle singole imprese in Europa, vediamo come oggi il 70 per cento delle imprese che registrano i migliori

risultati economici abbia elevati standard ambientali. A nostro parere — lo ripeto — non è una semplice coincidenza perché qui sta una delle nuove vie dello sviluppo e della competitività.

Sappiamo bene che se l'Italia oggi corre drammaticamente i rischi di declino ciò dipende anche da cause strutturali e più antiche e profonde, che non cominciano certamente tutte nel 2001 e tutte con questo Governo.

Tuttavia, con questo Governo si sono drammaticamente aggravate non solo e non tanto per l'incapacità, ma anche perché era profondamente sbagliata l'idea di sviluppo e di competitività che il Governo ha avuto in testa fin dall'inizio. Tale idea è fondata su una visione per la quale, riducendo i costi, riducendo i diritti dei lavoratori, riducendo la tutela ambientale, sciogliendo i presunti lacci e laccioli che ostacolavano gli spiriti animali dell'economia e del capitalismo italiano, miracolosamente l'economia avrebbe ripreso a camminare, i nostri prodotti sarebbero stati più competitivi e saremmo andati verso il miracolo economico. I fatti dimostrano quanto quell'idea di sviluppo e di competitività fosse drammaticamente sbagliata, vecchia, miope.

La strada che il Governo ha scelto sta portando non al miracolo promesso, ma al rischio di un declino. Su quella strada, come era facilmente prevedibile, un paese come il nostro non regge la competizione né con paesi come la Cina e l'India, che producono a costi troppo più bassi dei nostri, né con quei paesi molto più avanzati di noi per quanto riguarda l'innovazione tecnologica, la ricerca scientifica, la qualità dei processi produttivi.

A nostro parere, la via da imboccare sarebbe proprio quella che punta con decisione sulla qualità ambientale e sociale dello sviluppo. È una strada che l'attuale Governo ha dimostrato di non voler seguire in questi quattro anni e di non aver compreso neanche oggi con il provvedimento in esame.

L'Italia, come tutti gli altri paesi avanzati, dovrebbe oggi puntare sull'incremento della produttività delle risorse più

che sull'incremento della produttività del lavoro. Tale strada consentirebbe di tenere insieme maggiore efficienza e minore spreco nell'uso delle risorse naturali.

Un paese come il nostro non può rinunciare ad una robusta presenza nel settore manifatturiero ed industriale. Tuttavia, bisogna rendersi conto che il futuro dell'industria è sempre più nella ricerca e nell'innovazione: ciò significa, in primo luogo, puntare su tecnologie pulite, sull'efficienza energetica, sul risparmio di materiali, su prodotti di qualità ecocompatibili. In tal senso servirebbero politiche industriali nuove e selettive che non vediamo nella politica del Governo. Servirebbero una riforma del sistema fiscale in senso ecologico, servirebbero incentivi e disincentivi per orientare lo sviluppo verso la sostenibilità, servirebbero incentivi e disincentivi per orientare gli investimenti delle piccole e medie imprese verso l'innovazione ecocompatibile, verso la sostenibilità.

Bisognerebbe puntare con molta più decisione sullo straordinario patrimonio di storia, natura, beni culturali, città, qualità dei territori ed agricoltura di qualità del nostro paese. Quel patrimonio non solo è un valore di civiltà da proteggere con cura, ma può essere anche un formidabile valore aggiunto per il *made in Italy*, per il turismo, per molte economie locali. Questo dovrebbe essere uno dei tratti distintivi del nostro modello di sviluppo e potrebbe essere una delle nostre carte vincenti, ma servirebbero politiche di promozione, di valorizzazione e di sostegno delle economie locali che puntano sulle nostre qualità irripetibili.

Servirebbero alcune grandi scelte strategiche per i prossimi dieci o venti anni, ad esempio per la riqualificazione delle nostre città, per la difesa del suolo, per la manutenzione di un territorio fragile come il nostro. Servirebbe dire, con nettezza e con chiarezza: mai più condoni edilizi, come invece abbiamo visto in questi anni. Tuttavia, anche da questo punto di vista, non solo nel provvedimento in esame non c'è nulla in senso positivo, ma c'è anzi — vorrei segnalarlo — una misura che appare

del tutto sconcertante. Mi riferisco a quanto previsto nell'articolo 11, laddove si ripropone una norma che era stata stralciata dall'ultima legge finanziaria, con la quale il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio affiderebbe le attività in materia di difesa del suolo ad una non meglio identificata società per azioni.

Si tratta di una norma sconcertante, per non dire folle, perché chiunque si è occupato e si occupa di difesa del suolo e di prevenzione del rischio idrogeologico sa che le attività in questo campo sono complesse; esse sono in primo luogo di pianificazione del territorio, che in quanto tali appartengono alla competenza delle regioni, delle autonomie locali, della sfera pubblica, alle autorità di bacino. Non si capisce come questo insieme di attività possano essere affidate ad una società per azioni. Servirebbero dunque linee e strategie politiche profondamente diverse, delle quali purtroppo in questo provvedimento non c'è traccia. Abbiamo presentato, ma presumibilmente — anzi sicuramente — senza possibilità di ascolto e di approvazione da parte del Parlamento, poche selezionate proposte emendative, che vanno nella direzione dell'innovazione ecocompatibile delle piccole e medie imprese, dei loro investimenti ambientali, della diffusione della certificazione di qualità ambientale EMAS e dell'efficienza energetica.

Vengo rapidamente, per concludere, alla seconda questione, quella riguardante i problemi delle infrastrutture. Queste erano uno dei cinque punti fondamentali del famoso contratto firmato con gli italiani dal Presidente del Consiglio, allora candidato, nel 2001. Nelle intenzioni del Governo quella delle infrastrutture doveva essere una delle carte per la modernizzazione del paese e per la sua competitività. Io penso che fossero sbagliate non solo le promesse, ma anche le premesse, perché il Governo partiva da un presupposto sbagliato, cioè che si potessero ridurre le politiche per il sistema dei trasporti, che sono politiche complesse — che chiamano in causa anche la logistica e l'innovazione tecnologica —, a semplici politiche infra-

strutturali. Tuttavia, anche volendo lasciare stare questo errore di partenza, il fatto è, come tutti i dati dimostrano e come questo provvedimento certifica, che quell'impegno del Governo per le infrastrutture è stato clamorosamente disatteso e che siamo di fronte ad un fallimento.

Il ministro delle infrastrutture ed il Governo possono anche continuare, se ritengono, a vendere fumo, a raccontare bugie, a fare il gioco delle tre carte, manipolando i dati, o perfino a ricorrere a trucchi un po' pietosi e a bugie incolpevoli; mi riferisco al modo in cui si sono moltiplicati in queste settimane cartelli apposti in cantieri aperti un po' in tutta Italia per opere appaltate, finanziate ed avviate non da questo Governo, bensì dal precedente. Faccio l'esempio dei lavori per l'Alta velocità ferroviaria da Milano a Bologna, che sono lavori, come si può facilmente dimostrare, appaltati e finanziati nell'anno 2000, dunque ben prima di questo Governo e della legge obiettivo, dove solo a scopo di pubblicità ingannevole si è scritto sui cartelli installati proprio poche settimane fa «opera della legge obiettivo». Ad ogni modo, anche questi banali trucchetti non possono oscurare la verità dei fatti, cioè che siamo di fronte ad un clamoroso fallimento, così come siamo di fronte ormai, dopo l'insediamento del nuovo Governo, ad un numero più alto di sottosegretari al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Sono sei, che in aggiunta ai viceministri ed al ministro, fanno un totale di nove.

È facile dire che sono ormai più i sottosegretari ed i viceministri per le infrastrutture che non i cantieri aperti dalla legge obiettivo; inoltre, è facile dire che non solo l'opposizione, ma anche autorevoli ed insospettabili osservatori e centri studi testimoniano il fallimento clamoroso della legge obiettivo.

Vari studi sull'argomento, come il *dossier* del servizio studi della Camera dei deputati, il recente monitoraggio reso noto dall'ANCI sull'attuazione della legge obiettivo (che dimostra, ancora una volta, non solo l'esiguità delle risorse stanziate dal Governo, ma anche come le procedure

pensate a suo tempo per accelerare la realizzazione delle opere, in realtà, non abbiano raggiunto l'obiettivo) ed il recentissimo rapporto della Corte dei conti, dimostrano il sostanziale e profondo fallimento del Governo.

Dai dati emerge che gli investimenti pubblici per le infrastrutture (che dal 1996 al 2001 erano cresciuti mediamente del 12 per cento) si sono ridotti sempre di più dal 2001. Addirittura, negli ultimi due anni, tra il 2004 ed il 2005, vi è stato un vero e proprio crollo: meno 34 per cento, che provocherà uno sconquasso vero e proprio per quanto riguarda la possibilità di realizzare opere pubbliche nel nostro paese, soprattutto, nei prossimi anni. Se poi a questi tagli nel bilancio dello Stato si aggiunge la riduzione dei trasferimenti agli enti locali, nonché i vincoli posti ai loro investimenti, con effetti pesanti anche sulle opere minori (per dimensioni ma non per importanza per i cittadini e le economie locali), la situazione diventa sempre più preoccupante.

Se si vuole una conferma di quanto la situazione sia ormai «da ultima spiaggia», basta citare il fatto che l'ANAS non ha più letteralmente un solo euro non solo per realizzare nuove opere, ma addirittura per pagare gli statuti di avanzamento dei lavori già avviati da tempo. Lo ha ammesso esplicitamente il Governo, nella relazione al recente decreto-legge cosiddetto «anti-smog», e la stessa maggioranza, che ha votato nei giorni scorsi insieme all'opposizione in Commissione lavori pubblici una risoluzione in cui dice al Governo che, se non si interviene rapidamente, l'ANAS si trova in una situazione di precolllasso finanziario, al punto che il prossimo 13 maggio le organizzazioni sindacali hanno promosso uno sciopero di tutti i lavoratori delle imprese impegnate nei cantieri dell'ANAS, perché anche quei lavoratori ormai non ricevono gli stipendi, dal momento che le imprese da cui dipendono non ricevono più i pagamenti da parte dell'ANAS.

Per quanto riguarda poi i dati di attuazione della legge obiettivo, li vorrei rapidamente esplicitare: sono 230 le opere

promesse nel 2001, ed i costi, secondo le stime recentemente aggiornate dallo stesso Governo – prendiamole per buone – sono saliti a 196 miliardi di euro. Per quanto riguarda le risorse effettivamente stanziate, la cifra è assai esigua: 7 miliardi euro esplicitamente stanziati come finalizzazione per la legge obiettivo ai quali si possono tutt'alpiù aggiungere altri 14 miliardi di euro, facendo riferimento a leggi di spesa precedenti, residui passivi, investimenti delle concessionarie autostradali, per un totale di 22 miliardi di euro, cioè briciole in confronto al costo complessivo di 196 miliardi degli impegni annunciati e anche solo rispetto al costo delle opere già deliberate dal CIPE.

Cinquanta miliardi è il costo delle opere già deliberate dal CIPE; 22 miliardi sono le risorse disponibili. Dunque, mancherebbero ancora 30 miliardi solo per completare quelle opere, ma di queste risorse non vi è traccia. Zero euro nell'ultima legge finanziaria e briciole, appena 750 milioni di euro, in questo provvedimento.

Inoltre, nel suddetto provvedimento vi è un'ammissione esplicita che la stessa legge obiettivo non funziona neppure dal punto di vista delle procedure a suo tempo immaginate, tant'è che si fa ricorso, con una mossa che appare dettata soprattutto dalla disperazione, alla moltiplicazione di uno strumento come quello dei commissari straordinari. In questo provvedimento non vi sono soldi per realizzare infrastrutture ma, in compenso, vi è la moltiplicazione della figura dei commissari straordinari. Infatti – ha scritto un autorevole quotidiano – il nostro paese diventerà sempre più un paese di santi, di navigatori, di poeti e di commissari.

Si sommano ormai diverse tipologie di commissari straordinari, si moltiplicano quelli già previsti dal cosiddetto decreto « sblocca cantieri » del 1997, si sono aggiunti via via i commissari straordinari in base alla legge obiettivo, ora estesi anche a tutte le opere autostradali e addirittura, sempre attraverso questo decreto-legge, si prevede anche l'estensione della figura in questione, configurando commissari

straordinari ai quali affidare veri e propri poteri di emergenza secondo le norme della protezione civile. Qualcosa di abnorme, già utilizzato in occasione della realizzazione del passante di Mestre, che prevede esplicitamente norme in deroga alle disposizioni della stessa legge obiettivo.

Ciò suggerisce almeno tre considerazioni. In primo luogo, ci si chiede: non doveva essere la legge obiettivo a rendere finalmente più veloce e più certa la realizzazione delle opere? Non doveva essere la legge obiettivo a semplificare e ad accelerare le procedure? In realtà, oggi, è lo stesso Governo che, ricorrendo alla figura del commissario straordinario che può agire in deroga alle norme della legge obiettivo, ne certifica il fallimento.

In secondo luogo, occorre ricordare che quelle norme che prevedono il ricorso alla figura del commissario straordinario, affidandogli i poteri emergenziali della protezione civile, già in occasione della vicenda del passante di Mestre, hanno sollevato a mio parere fondate obiezioni e riserve in sede europea. In terzo luogo – come ha ricordato in questi giorni Salvatore Settimi sulle pagine de *la Repubblica* –, comunque le norme introducono rischi seri per quanto riguarda le misure di salvaguardia ambientale, paesaggistica e dei beni culturali.

Già prima l'onorevole Banti ricordava come la risposta del ministro Lunardi, resa oggi sul suddetto quotidiano, sia in realtà una non risposta perché, da una parte, il ministro delle infrastrutture sembra dare ragione alle preoccupazioni di chi, come Settimi, evidenzia questi rischi ma, dall'altra, elude la necessità di intervenire subito; cosa invece possibile, visto che comunque il provvedimento dovrà tornare all'esame del Senato. Tuttavia, il Governo non ha alcuna intenzione di fare ciò, dunque abbiamo presentato un emendamento in tal senso che, naturalmente, non ci illudiamo possa essere approvato.

Anche dal punto di vista delle politiche per le infrastrutture e del rapporto tra politiche per la competitività e politiche di sostenibilità ambientale, questo provvedi-

mento non risolve i problemi, è profondamente inadeguato e non fa uscire l'Italia dalla situazione di grave difficoltà in cui è stata condotta da quattro anni di politica della destra.

Bisognerà cambiare strada con altre politiche in grado di contrastare il declino, di ridare competitività alla nostra economia e di rimettere in cammino il paese (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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

ANTONIO RUGGHIA. Signor Presidente, è fuori tempo massimo che ci ritroviamo in Parlamento ad esaminare il provvedimento per lo sviluppo economico, sociale e territoriale del nostro paese.

Il Governo aveva annunciato con grande enfasi la decisione di assumere misure straordinarie per rilanciare la competitività della nostra economia già nel mese di settembre del 2004, in modo da integrarle all'interno della legge finanziaria per il 2005. In seguito, è stato detto che la materia sarebbe stata trattata con un provvedimento collegato alla manovra di bilancio. Alla fine siamo arrivati a questo punto, alle prese con questo deludente ed inadeguato decreto, che non permetterà di risolvere neppure uno tra i tanti problemi che si propone di affrontare. Per giunta, siamo costretti a svolgere la discussione sullo stato della nostra economia senza poter sperare in alcun miglioramento del testo proposto, perché il Governo, così come ha fatto al Senato, ha deciso di blindarlo e di impedire un vero confronto su un tema che, invece, è di interesse comune, imponendo il voto di fiducia.

Di fronte alle difficoltà delle nostre imprese ed alla manifesta incapacità dell'Esecutivo di tenere sotto controllo i conti pubblici avevamo chiesto come coalizione di centrosinistra una sessione straordinaria del Parlamento dedicata all'esame della situazione della nostra economia. Non avete voluto il confronto, avete continuato a nascondere la testa sotto la sabbia e non avete voluto esaminare una situazione che

sempre di più si caratterizza come di emergenza.

Mentre al Senato veniva consumato il rito del voto di fiducia, presso la V Commissione (Bilancio) della Camera ancora una volta, nel corso di un'audizione, il presidente della Corte dei conti ha reso un rapporto allarmato sulle prospettive dell'economia italiana, dal quale emerge il fallimento della politica del Governo di questi anni, l'impraticabilità delle misure proposte (non solo attraverso questo decreto-legge) e il mancato raggiungimento di tutti gli obiettivi indicati per la crescita ed il contenimento del deficit. Proprio nessuno aveva creduto alle previsioni di crescita del 2,1 per cento del prodotto interno lordo per il 2005 fissate dal Governo, che ora è costretto a dimezzare la previsione ufficiale fino all'1,2 per cento. Il deficit di fondo del nostro paese, occultato con le misure *una tantum*, ha superato – e di molto – la soglia del 3 per cento, risultando nel quadriennio 2001-2004 pari, in media, al 4,3 per cento. Il presidente della Corte ha osservato che negli ultimi anni si è verificato un deterioramento strutturale dell'andamento dei conti pubblici ed ha invitato il Governo a riconsiderare le proposte di taglio delle tasse che per i prossimi anni sarebbero coperte con improbabili misure, come il raddoppio delle accise sui tabacchi ed un'ulteriore lievitazione delle entrate da giochi. In questo contesto sarebbero necessarie misure in grado di contrastare la congiuntura declinante ed animare la crescita, ma il provvedimento sulla competitività per questo scopo è assolutamente inservibile.

Pochi giorni fa Mediobanca ha pubblicato il rapporto annuale sulle imprese italiane. Si tratta di un rapporto impietoso che fotografa la grande inadeguatezza del nostro apparato produttivo, che rischia l'esclusione dai nuovi processi di sviluppo del mercato globale. Dall'analisi dei bilanci dei 4 milioni di imprese registrate in Italia, risulta che solo 4 mila aziende sono imprese medie, ben strutturate e di buone dimensioni. Non più di 400 imprese, tuttavia, sono piazzate in modo soddisfacente sui mercati internazionali e solo 12 grandi

aziende possono essere considerate multinazionali, superando i 2 miliardi di euro di fatturato e vendendo almeno il 10 per cento dei loro prodotti all'estero.

È evidente che si rende necessario un grande sforzo per rilanciare la nostra politica industriale e per impedire che il nostro paese venga tagliato fuori dalla concorrenza internazionale. L'Italia, sesta o settima potenza industriale del mondo, è oggi più che mai esposta al rischio di colonizzazione e continua a perdere l'occasione offerta dai nuovi mercati. Il nostro apparato produttivo è arretrato e non è posto in condizioni di competere.

Le nostre aziende fanno poca ricerca: siamo il fanalino di coda per quanto riguarda le spese per la ricerca nell'ambito del fatturato, e la quota di ricerca mondiale compiuta dal nostro paese è pari all'1,9 per cento, a fronte del 40 per cento degli Stati Uniti, del 20 per cento del Giappone e del 13 per cento della Germania.

Vi è un dato particolarmente negativo, che rappresenta il grave affanno con il quale ci rapportiamo, annaspando, ai mercati internazionali: negli ultimi dieci anni le multinazionali italiane hanno delocalizzato, come quelle di altri paesi; alla fine del 2003, le grandi aziende del nostro paese avevano il 54 per cento di addetti all'estero, ma mentre in Europa le vendite all'estero sono aumentate mediamente del 10 per cento (in Germania addirittura del 21 per cento) in Italia sono cresciute, per così dire, del solo 0,9 per cento. In sostanza, mentre in altri paesi la delocalizzazione è servita a permettere la penetrazione in nuovi mercati, le nostre grandi aziende hanno costruito stabilimenti all'estero solo per pagare meno i lavoratori, creando gravi contraccolpi sul fronte dell'occupazione interna per il settore industriale manifatturiero.

I dati sull'occupazione relativi agli ultimi dodici mesi ci dicono che nell'industria i dipendenti sono diminuiti del 2 per cento, pari a 14 mila posti di lavoro in meno. Nello scorso febbraio si è registrato un aumento consistente della cassa integrazione rispetto allo scorso anno. Nel

settore tessile la diminuzione dell'occupazione, anno su anno, è stata pari al 4,3 per cento, e diminuiscono costantemente le quote di *export* mondiale dell'Italia.

È evidente che oggi la priorità consiste nel rianimare la crescita, ripensando la nostra politica industriale, per il Mezzogiorno, per il turismo. Il *made in Italy* è in crisi e il nostro paese perde la *leadership* anche nella capacità di attrarre flussi turistici, e va riconsiderata la collocazione dell'Italia dentro i nuovi traffici mondiali. Il Governo, tuttavia, non appare in grado di affrontare la situazione, che rischia di aggravarsi anche perché le stime degli analisti ci dicono che non c'è alcuna ripresa in vista e che, anzi, siamo alla vigilia di un probabile rallentamento della crescita economica mondiale.

Colpisce, nella presentazione del provvedimento sulla competitività, che da parte del Governo e della maggioranza non vi sia alcuna riflessione autocritica sulla politica economica degli ultimi quattro anni. Il centrodestra aveva ereditato un paese sostanzialmente risanato nei conti pubblici, con un avanzo primario che superava il 5 per cento. Dopo la « cura Tremonti » e la politica dei regali fiscali fatti a pochi — i vari condoni e sanatorie fiscali, con la rinuncia alla lotta all'evasione e all'elusione — la situazione è divenuta drammatica, e nessuno ha il coraggio, nel Governo, di assumersi le proprie responsabilità.

Oggi, per ridare fiato allo sviluppo, considerando la situazione disastrosa dell'economia del nostro paese, che in questi anni di governo della Casa delle libertà si è aggravata, non vi sono risorse a disposizione, e dunque torna nuovamente la politica degli annunci, cui il paese, come ha dimostrato con le recenti elezioni, non è più disposto a dare ascolto. I provvedimenti sulla competitività esaminati dal Senato e dalla Camera, più o meno accorpati con un « trasbordo » di norme, non utilizzano nuove risorse. Si tratta di finanziamenti già a disposizione nel fondo per le aree sottoutilizzate, in quello per l'occupazione e nei fondi speciali della legge finanziaria. Delle risorse previste per

il quadriennio 2005-2008, pari complessivamente a 4,9 miliardi di euro, solo 1.040 milioni rappresentano le nuove disponibilità, che sono coperte peraltro dall'aumento delle accise sugli alcolici e da un ulteriore incremento delle accise sui tabacchi. Si tratta delle stesse misure sulla cui efficacia il presidente della Corte dei conti ha espresso forti dubbi e preoccupazioni.

Con la riforma degli incentivi alle imprese vengono paradossalmente sottratti 750 milioni. Eppure il Governo fa finta di credere che per l'anno 2005, grazie a questi interventi, si dovrebbe registrare un forte rilancio della nostra economia, attraverso il formidabile stanziamento di circa 1 miliardo di euro, di cui il 50 per cento destinato all'indennità di disoccupazione e il 25 per cento al rifinanziamento della legge sulle grandi opere (un altro emblematico fallimento della politica del Governo Berlusconi, su cui si è precedentemente soffermato l'onorevole Vigni).

Per le imprese sono stanziati solo 254 milioni di euro (per il sostegno di attività, programmi e progetti di ricerca e sviluppo, per la concessione di incentivi, per gli interventi nelle aree di crisi industriale nei settori strategici).

Siamo assolutamente consapevoli che la competitività può essere rilanciata anche con riforme a costo zero, per le quali abbiamo dato il nostro contributo (solo in parte presenti nel decreto), a partire dalla liberalizzazione dei mercati del lavoro, delle merci e dei servizi, dalla riforma degli ordini e delle associazioni professionali, a quella delle procedure fallimentari e alla semplificazione amministrativa e dei tributi locali.

È, però, del tutto evidente l'inadeguatezza delle risorse che il Governo mette disposizione per il pacchetto sulla competitività, che è stato contrabbandato come un provvedimento di grande rilievo, ma che, invece, mette insieme molte materie incoerenti tra loro e appare sostanzialmente declamatorio.

Le risorse necessarie vengono trasferite da un capitolo all'altro del bilancio dello Stato. Il Governo recupera risorse ridu-

cendo del 40 per cento gli aiuti previsti alle imprese con la legge n. 488 del 1992. Le risorse, razionate a 750 milioni negli ultimi due anni, sono al livello più basso della storia dell'applicazione della sudetta legge, e a tale livello si manterranno per il 2005 e il 2006. Altre risorse vengono sottratte al Fondo per le aree sottoutilizzate (il famoso FAS), nel quale sono confluiti tutti gli stanziamenti relativi alle leggi per il Mezzogiorno: dal fondo per le aree depresse, alla autoimprenditoria, al credito di imposta per gli investimenti e le assunzioni.

Le risorse per il Mezzogiorno, complessivamente inferiori a quelle previste e stanziate con le leggi finanziarie del 2001 e del 2002, vengono in parte trasportate agli anni successivi e in parte utilizzate per altre finalità. Con il pacchetto per la competitività, una quota del FAS viene destinata agli interventi idonei alla riqualificazione e al miglioramento della dotazione infrastrutturale delle città e delle aree metropolitane per tutto il territorio nazionale.

Anche per sostenere iniziative imprenditoriali ad alto contenuto tecnologico, nell'ambito di distretti allocati soprattutto al nord del paese, vengono sottratti finanziamenti dal FAS: così avviene per le risorse da assegnare al CIPE per le infrastrutture e così per il rifinanziamento del fondo rotativo di sostegno alle imprese.

Le risorse destinate al Mezzogiorno e quelle del fondo rotativo, per un ammontare di 15 miliardi di euro, sono finalizzate – attraverso il comitato per lo sviluppo del CIPE e Sviluppo Italia – ai concessionari delle grandi infrastrutture strategiche del centro-nord. Ma si possono distrarre le risorse previste per rilanciare il Mezzogiorno d'Italia – aggravandone la subordinazione –, quando per affrontare la competizione globale è, invece, necessario individuare un modello di sviluppo che valorizzi tutto il territorio nazionale ?

Il sud, dal 1996 al 2001 è cresciuto più del centro-nord e può rappresentare la porta di ingresso di nuovi traffici intercontinentali, quelli che hanno nel Mediterraneo la loro via naturale. Invece, il

Governo sembra voler considerare un terzo dell'Italia come la periferia dell'Europa a 25, abbandonandolo al declino. Ma il declino del sud significherebbe il declino dell'intero paese !

In un provvedimento per la competitività della nostra economia era lecito attendersi misure — che non ci sono — per infrastrutture progettate verso l'asse del Mediterraneo, anche per tutelare il *made in Italy* con piattaforme logistiche che rendano moderne ed efficienti le nostre dogane. Invece che tassare i *container* provenienti da oriente, sarebbe più opportuno attrezzare i nostri porti.

Il provvedimento è inefficace, purtroppo, anche al fine di rilanciare la principale industria italiana, quella del turismo, valorizzando il patrimonio storico, culturale ed ambientale del nostro paese. Viene prevista la riforma dell'ENIT in agenzia del turismo privata, ma non vi è alcun riferimento alla legge n. 488 del 1992 per gli incentivi nel settore turistico né a quelli della legge n. 235 del 2001 sui sistemi turistici locali. Non si fa cenno alla volontà di perseguire in sede europea la riduzione dell'IVA per i servizi turistici.

Per concludere, signor Presidente, il capo del Governo, presentando il suo « governicchio-bis » alle Camere se l'è presa con l'opposizione, che semina pessimismo...

Nutriamo grande fiducia nelle immense risorse del nostro paese che ci permetteranno di risalire la china. Eppure è vero: il pessimismo ci assale quando ci confrontiamo con manovre inefficaci e inconcludenti come questa sulla competitività. Un pessimismo cupo prende noi e gli italiani quando il Presidente del Consiglio, come ha già fatto pochi giorni fa, afferma che sui prezzi non può fare nulla e che sui conti pubblici e la crescita delle imprese va tutto bene. Sarà per tornare fiduciosi ed ottimisti che gli italiani, anche con il voto di oggi, hanno votato per il cambiamento (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*) !

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, il mio intervento si concentrerà su un comparto specifico, quello dei trasporti, delle infrastrutture e della logistica, che tutti ormai riconoscono essere la leva fondamentale della competitività dei sistemi economici locali, di quello economico nazionale, del sistema Italia e della crescita europea nell'ambito della competizione internazionale. Per verificare questa affermazione basterebbe partecipare in ogni parte d'Italia a qualche assemblea di imprenditori.

Si tratta di un comparto, quello cui accennavo, che è parte intrinseca, non esterna o aggiuntiva al ciclo della produzione, della politica industriale, del ciclo tecnologico, del posizionamento del nostro paese nei nuovi scenari del mondo che cambia e che vede nuovi pesi e nuove misure delle economie mondiali: un nuovo ciclo dell'innovazione internazionale, la vastità della diffusione delle conoscenze della ricerca applicata e i processi produttivi, nuovi fenomeni demografici, nuove rotte dei flussi migratori, nuove ragioni di scambio, nuovi ritmi della crescita e del declino. Sono questi gli scenari; possono essere opportunità forse irripetibili di un mondo che, semmai lo ha fatto, non ci aspetta più, ma apre una sfida che possiamo accettare o subire; e per accettarla servirebbe indossare « gli stivali delle sette leghe », ma il Governo ha le gambe corte, pesta acqua e sabbia e s'impantanata nella sua incapacità di padroneggiare non solo i cambi di fase e di scenario, ma anche le misure più semplici ed appropriate.

La competitività è un concetto che dà l'idea di slancio, di tensione, di brio, di velocità; questo provvedimento nasce invece fiacco, stanco: un trascinare i piedi in coda ai paesi che si muovono; le ruote ormai sono quadrate, o sono bloccate o si muovono a balzelli, ma non girano rotonde !

Entro nel concreto, sempre attenendomi al comparto specifico. Parlo dei porti. L'Italia: Europa o Mediterraneo ? È Europa nel senso dell'Europa allargata nel cuore di un processo di integrazione di venticinque paesi, ed è Mediterraneo nella

fase quasi conclusiva del processo di partenariato euromediterraneo, che coinvolgerà liberi scambi tra i paesi che adesso vi si affacciano, coinvolgendo 500 milioni di cittadini (mi riferisco all'euromediterraneo) e 500 milioni dell'Europa allargata, ma è anche Mediterraneo come centro-incrocio possibile, per me indispensabile, dei grandi flussi delle economie del *far east*.

Ebbene, i porti italiani sono i cancelli delle autostrade del mare e la porta di relazione e scambi con il mondo intero. Nell'area del Mediterraneo tra il 2004 ed il 2015 la domanda di movimentazione dei *container* crescerà di oltre il 75 per cento; nei porti mediterranei da circa 32 milioni si passerà a 60 milioni di *container*; la domanda, cioè il numero, di *container* che andranno alla ricerca di porti crescerà del 9 per cento annuo. I volumi trasportati tra Mediterraneo ed Estremo oriente sono cresciuti nel 2003 del 19,5 per cento e nel 2004 del 24 per cento e continueranno a crescere con tassi simili fino al 2009. Per i traffici Mediterraneo-nord America i tassi di sviluppo saranno superiori al 9 per cento annuo fino al 2006 e poi dell'8 per cento annuo fino al 2009.

Rischierà, però, di non crescere la capacità di movimentazione dei *container* in Italia con la politica del Governo. Ma se questi che ho delineato sono gli scenari, il Governo che cosa fa? Blocca gli investimenti nei porti. Con una norma contenuta nella legge finanziaria per il 2005 impedisce o pone un blocco per gli investimenti nei porti italiani proprio nel momento in cui aumentano i traffici e nel momento in cui gli altri paesi, come ad esempio, la Spagna, la Grecia e perfino la Croazia per non parlare poi dei grandi porti del nord, moltiplicano i loro investimenti: si parla di un miliardo di euro a partire dal 2005. Si costringono così le autorità portuali a bloccare le spese per investimenti per le quali ci sono già risorse a ciò destinate da parte dello Stato oppure risorse già reperite in modo autonomo attraverso l'accensione di mutui. Obbligano, insomma, a cancellare dal bilancio soldi nostri. Per non parlare poi della cosiddetta economia

marittima; un'economia di cui cito solo i compatti, la cantieristica, il cabotaggio e l'intervento per il ricambio del naviglio, che rappresenta il 2,3 per cento del prodotto interno lordo. Questa è la prima realtà che si pone tra i grandi scenari e le gambe corte di questo Governo!

In secondo luogo, le ferrovie. Ogni occasione è buona per tagliare risorse o per tentare di disarticolare la più grande impresa industriale italiana. L'ultima legge finanziaria non ha previsto un euro per la cosiddetta legge obiettivo, lasciando così a piedi tutte le ferrovie del sud del paese; e con questo provvedimento le risorse per gli investimenti ferroviari vengono proprio sottratte al sud ed in particolare dal fondo aree sottoutilizzate. Sarebbe invece necessario un piano speciale pluriennale per gli investimenti nelle ferrovie del Mezzogiorno. Ancora, siamo all'incredibile in ordine al vuoto sul materiale rotabile, mentre siamo prossimi ad una congiuntura straordinaria e irripetibile. La prossima entrata in esercizio delle linee ad alta velocità, Torino-Napoli, raddoppierà la capacità di trasporto, cioè le tracce orarie, e libererà le reti regionali e le aree metropolitane moltiplicando anche qui la capacità del trasporto ferroviario: può cambiare in pochi anni il volto delle città e dell'Italia, ma noi non avremo i treni e il materiale rotabile né per i passeggeri né per le merci. Nonostante ciò, in questo provvedimento non c'è traccia di risorse destinate a questo fine.

Il trasporto pubblico locale rappresenta una grande questione nazionale, e non c'è settimana che non si assiste al blocco del traffico nelle città a causa dell'inquinamento e della congestione, ma esso viene lasciato a se stesso senza una lira e con un affastellarsi di normative che si sovrappongono e si contraddicono. Addirittura, con il recente decreto antismog avete detto delle bugie. Avete promesso risorse immediate per il trasporto pubblico locale, ma avete elargito risorse future per generiche questioni ambientali: con la mano sinistra avete messo risorse per il contratto collettivo degli autoferrotranvieri, e con la mano destra avete trattenuto decine di

milioni di euro sulla malattia di questi lavoratori, una volta caricando le imprese e un'altra volta colpendo i lavoratori stessi.

E, mentre da quattro anni gridate contro l'IRAP, giurando di tagliarla immediatamente, nella legge finanziaria per il 2003 avete imposto di nuovo, perché non c'era, l'IRAP sulle risorse trasferite dallo Stato alle aziende di trasporto pubblico locale per il ripiano dei deficit, addirittura prevedendone la retroattività a partire dal 1998. E poi, con questo provvedimento, quali misure prevedete per l'aggregazione delle imprese, di queste aziende ex municipalizzate, per dare ad esse una dimensione di impresa più robusta, più patriomoniale e più competitiva?

L'autotrasporto è un altro comparto di grande rilevanza nazionale, interconnesso com'è con il ciclo industriale ed economico del paese. Il Governo non vuole guardare in faccia le difficoltà di questo grande comparto, derivate dai costi, ma soprattutto dal fatto che si tratta di una struttura industriale esposta, in quanto polverizzata, alla concorrenza delle aziende strutturate europee ed ai bassi costi delle aziende dell'est europeo.

Il costo del gasolio, che aumenta in modo continuo, il costo delle assicurazioni, con le regole contrattuali labili, le tariffe messe in discussione, il grande tema della sicurezza nella circolazione stradale: questi sono grandi temi!

Proprio stamattina parlavo, a Suzzara, con un gruppo di lavoratori che guidano le bisarche, i quali manifestavano ed esprimevano, con la protesta, le loro gravi difficoltà. Il tavolo di verifica in merito all'accordo del 2003, attivato per domani pomeriggio presso il Ministero dei trasporti, deve portare un confronto serrato, non dilatorio, non burocratico, per individuare le soluzioni necessarie.

Quanto ai carburanti, se non sbaglio, signor sottosegretario, la struttura del costo del carburante è la seguente: il 16 per cento ai produttori; il 12 per cento alla distribuzione; il 62 per cento per le accise e per l'IVA sull'insieme (e, quindi, anche sulle accise). L'introito del Governo sul-

l'aumento del carburante è notevole: più aumenta il costo del carburante, più il Governo introita! Per restare al dibattito di questi giorni, la Confartigianato del Veneto ha calcolato che, se non vi fosse l'euro, la benzina costerebbe, oggi, 3.737 vecchie lire al litro, vale a dire il 47 per cento in più rispetto al costo attuale!

Abbiamo difficoltà finanziarie. Carburanti, assicurazioni, intermediazione, struttura del comparto: ecco quali sono i problemi! E questo provvedimento quanto aiuta il comparto, l'aggregazione, la dimensione di impresa, la patrimonializzazione? Ho da porre una domanda semplice: queste aziende, queste imprese di autotrasporto artigianali, consortili, cooperative o industriali hanno il diritto di vivere del proprio lavoro o sono considerate attività secondarie e minori, al massimo da assistere?

La logistica è il comparto che può allungare la catena del valore aggiunto. In Europa e nel mondo, la logistica è il comparto che, dopo quello della difesa, può incorporare la più elevata percentuale di innovazione tecnologica ed informatica. Faccio un esempio: un contenitore in transito produce un fatturato di 300, un utile di 20, un beneficio per lo Stato di 100 e crea 5 posti di lavoro per ogni mille pezzi movimentati; un contenitore « lavorato » — uso questo termine per fare riferimento alla logistica — produce, invece, un fatturato di 2.300, un utile di 200, un beneficio per lo Stato di 1.000 e crea 42 posti di lavoro per ogni mille pezzi lavorati. La differenza è evidente!

Delle infrastrutture ha già parlato Vigni e, pertanto, non riprendo le considerazioni del collega, che condivido. Ricordo solo tre cose. Per quanto riguarda il ponte sullo Stretto di Messina, purtroppo, il Presidente del Consiglio lo ha indicato, nei giorni scorsi, durante la sua campagna elettorale siciliana, come un'infrastruttura utile per andare a donne (si potranno raggiungere le amanti anche alle quattro del mattino!).

Inoltre, è vero: ci sono più sottosegretari che cantieri aperti, più commissari che nuovi lavori. Nulla è previsto per il