

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2032-A-bis

---

## RELAZIONE DELLE COMMISSIONI PERMANENTI VIII (AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI) E IX (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

*presentata alla Presidenza il 1° marzo 2002*

(Relatore: **ALBONETTI**, di minoranza)

SUL

### **DISEGNO DI LEGGE**

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI  
**(BERLUSCONI)**

E DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI  
**(LUNARDI)**

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE  
**(TREMONTI)**

Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti

---

*Presentato il 28 novembre 2001*

---

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il settore dei trasporti, delle infrastrutture e della logistica italiana, gli enti, le imprese, i lavoratori marittimi erano in attesa del provvedimento al nostro esame, collegato alla manovra di finanza pubblica per il 2002, recante « Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti »; si tratta di un atto normativo che ha acquisito una rilevanza politica del tutto anomala e impropria, per responsabilità del Governo e della maggioranza, per le loro esplicite e reiterate dichiarazioni e annunci, volti a giustificare e coprire le evidenti carenze della cornice programmatica, nonché di scelte politiche organiche contenute nella filiera normativa costituita dal Documento di programmazione economico-finanziaria, dalla cosiddetta legge obiettivo, dalla legge finanziaria, dalla delibera del CIPE e dal disegno di legge collegato in materia di infrastrutture e trasporti.

Fin dall'esame del DPEF, di fronte ai nostri preoccupati rilievi riguardo alla totale assenza, in quel documento, non solo di un organico approccio progettuale, ma persino di una qualche menzione di molti aspetti strategici delle politiche di settore. Un vuoto che giungeva fino ad ignorare platealmente lo stesso Piano generale dei trasporti e della logistica, approvato qualche mese prima, frutto di un lungo e faticoso lavoro di concertazione, analisi e confronto. Ci fu risposto, a più voci, in Commissione e in Assemblea, che un approccio complessivo, generale, più articolato, l'avremmo trovato nella cosiddetta legge obiettivo e nella legge finanziaria.

Ambedue gli appuntamenti sono stati, da questo punto di vista, mancati dal Governo e dalla maggioranza. Alle osservazioni che abbiamo ripetuto, in occasione dell'esame di tali provvedimenti, circa il permanere di una forte insufficienza di

spessore politico-programmatico in un campo come questo, nel quale la sofisticata complessità delle idee generali è la trama che tiene assieme e dà valore a interventi settoriali che fra loro devono tenersi e interagire, e relativamente al fatto che, se non si dà nozione delle idee generali e complessive, di una « passione » effettivamente innovatrice e modernizzatrice, non si comprendono le coerenze delle singole iniziative politiche e legislative (ammesso che ci siano), si è di nuovo risposto con un rinvio ad atti successivi, in particolare a questo provvedimento.

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

Ci troviamo invece ancora una volta di fronte ad una delusione, a « pezzi e bocconi » di legislazione scoordinata, raffazzonata e sconclusionata, a scelte frammentate, parziali, talvolta incoerenti, la negazione di quella politica organica dei trasporti che noi ci ostiniamo a proporre come un insieme coordinato e coerente di indirizzi e risorse per il progressivo sviluppo e miglioramento delle *performance* delle diverse modalità, per il loro riequilibrio, per nuove, più avanzate sinergie tra di loro, con obiettivi di maggior competitività e liberalizzazione (peraltro scarsa-

mente visibili nell'iniziativa del Governo), ma anche di maggior sicurezza e sostenibilità dei sistemi di mobilità delle persone e delle merci (e voi tutti sapete quanto in questi giorni questo tema sia presente e accentuato nella sensibilità diffusa dell'opinione pubblica delle nostre città irrispirabili), per l'apertura di ulteriori orizzonti e condizioni volti a favorire la crescita della funzione logistica, per l'integrazione dei nostri modelli organizzativi e dei nostri legami strutturali con l'Europa, messi a rischio dall'allarmante fragilità dei nostri valichi, nonché per il riequilibrio territoriale fra il nord e il sud del Paese.

Ci attendevamo la risposta a questioni importanti, non prese in considerazione durante il dibattito sul disegno di legge Finanziaria, vuoi perché respinte dalla maggioranza, vuoi perché rinviate appunto a questa occasione. Alcune di tali questioni sono state riprese e sollecitate anche da importanti categorie imprenditoriali nelle audizioni svolte durante l'esame in sede referente da parte delle Commissioni: gli incentivi e gli sgravi all'economia marittima, lo sviluppo delle autostrade del mare e del cabotaggio, la diffusione e il potenziamento del trasporto pubblico urbano, la riorganizzazione della mobilità nelle città, una risposta straordinaria, all'altezza della sfida, al grande problema della sostenibilità ambientale e dell'abnorme sviluppo del trasporto su strada per le merci e le persone.

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

Nel novero dei silenzi preoccupanti c'è tutto il tema dell'autotrasporto, un settore che sta correndo rischi gravissimi per il dilettantismo e l'incapacità del Governo di affrontare e avviare a soluzione i problemi acuti e cronici che interessano il comparto.

L'Unione europea ha imposto alle imprese di autotrasporto per conto terzi la restituzione del *bonus*, cioè degli sgravi fiscali concessi dal Governo negli anni 1992-1994, una somma che ammonta a 2.000 miliardi di lire. Il Ministro Tremonti ha lasciato trascorrere otto mesi, trastullandosi e illudendo gli interessati con ipotesi rivelatesi poi impraticabili, quali la prescrizione della sanzione o l'impossibilità tecnica del recupero da parte degli uffici dell'Agenzia delle entrate del Ministero dell'economia e delle finanze: in realtà, nel frattempo, predisponendo la circolare per richiedere il pagamento e gli autotrasportatori rischiano di vedersi improvvisamente recapitare le cartelle esattoriali.

A ciò si aggiunge la proroga del sistema degli ecopunti per il transito in Austria accettata dal Presidente del Consiglio nel recente vertice europeo di Laeken, aggravata dall'attuale situazione di difficoltà per il transito nei valichi alpini.

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

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

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

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

È necessario un piano straordinario che recuperi le risorse previste per un arco di dieci anni nel Piano generale dei trasporti e ne aggiunga altre, in modo tale che, per il triennio 2002-2004, possano essere spesi almeno cinque miliardi di euro per il trasporto rapido di massa (non rifinanziato) e per il rinnovo del parco autobus a basso inquinamento (i cui fondi sono diminuiti). È altresì urgente intervenire sui sistemi di distribuzione delle merci nelle città, sugli incentivi agli enti pubblici per l'utilizzo di mezzi alimentati con energie alternative, sulla diffusione della rete di distribuzione del metano e infine per adottare celermente il regolamento che consenta di far partire i piani urbani della mobilità.

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

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

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

Ne cito alcuni:

l'estensione degli ammortizzatori sociali ai lavoratori del trasporto aereo, settore che da tempo è in crisi e che il Governo non ha mai voluto affrontare seriamente; (purtroppo una norma in questo senso, che avevamo presentato in Commissione e che le Commissioni riunite

avevano approvato all'unanimità è stata soppressa su impulso del Governo in seguito al parere espresso dalla Commissione Bilancio: ci auguriamo che nel corso della discussione in Assemblea si possa porre rimedio a questo inaccettabile atteggiamento del Governo);

alcune limitate modifiche nel settore dell'economia marittima e armatoriale, per estendere alle navi iscritte nel registro internazionale italiano la possibilità di effettuare un limitato numero di viaggi per il cabotaggio nazionale;

un modesto finanziamento a favore della ricerca in materia di sviluppo del cabotaggio marittimo, delle autostrade del mare e della navigazione a corto raggio;

una semplice correzione formale del regime sanzionatorio della legge n. 51 del 2001, correzione di un errore materiale che è stato impossibile apportare, a causa dell'atteggiamento della maggioranza e del Governo nel corso l'esame della legge finanziaria per il 2002. Mi riferisco a tale questione affinché resti testimoniato agli atti il clima di chiusura che troppe volte il centro-destra mostra di fronte a proposte serie, argomentate, nell'auspicio che il Governo e la maggioranza vogliono collaborare a migliorare il testo al nostro esame.

Cito solo qualche spunto sul quale lavorare per apportare ulteriori correttivi al provvedimento.

L'armamento italiano ha conosciuto, nel periodo compreso tra il 1996 ed il 2001, uno sviluppo importante, per decine di imprese e migliaia di lavoratori.

Ciò è stato anche il frutto di politiche che questo Parlamento ha assecondato, grazie alle quali sono rientrate in Italia, dalle cosiddette «bandiere di comodo», oltre 200 navi; sono state costruite, o sono in avanzato grado di costruzione, oltre 50 navi cisterna per il trasporto dei prodotti petroliferi. In pochi anni, gli armatori italiani, credendo agli incentivi recati dalla legge n. 51 del 2001 per l'eliminazione delle navi obsolete e a singolo scafo, hanno fatto sì che l'Italia possa contare tra breve su una flotta cisterniera tra le più moderne del mondo.

Inoltre, in pochi anni i benefici di cui alla legge n. 522 del 1999, voluta dal centrosinistra, hanno consentito un'elevata partecipazione della flotta nazionale ai traffici di cabotaggio, grazie allo sgravio degli oneri contributivi per il personale navigante fino all'80 per cento. Avremmo voluto estendere anche agli anni successivi al 2002 tale misura, inizialmente prevista per il triennio 1999-2001, abbinandolo alla norma sulla tassazione forfettaria (*tonnage tax*) del reddito delle imprese armatoriali. Il Governo ha invece fatto enorme confusione in materia: con la legge finanziaria per il 2002 ha ridotto gli sgravi al 43 per cento, e li ha eliminati per la flotta pubblica (le società Tirrenia, Adriatica, Toremar, Caremar, Siremar), introducendo una discriminazione tra imprese che espone la norma alle procedure d'infrazione alle norme comunitarie sulla concorrenza. Tale norma (che noi abbiamo potuto solo parzialmente migliorare), da un lato, risulta inapplicabile, tanto che l'IPSEMA chiede a tutti gli armatori il pagamento del 100 per cento degli oneri contributivi e previdenziali, dall'altro, appare parziale, limitata ad un anno, e non potrà entrare in vigore prima di alcuni mesi.

Il Governo sta dunque determinando insicurezza nelle imprese armatoriali e sfiducia nella sua politica economica, tanto che, come ci è stato ampiamente dimostrato nelle audizioni delle Confindustria e dei responsabili della portualità italiana, alcuni armatori stanno trasferendo le proprie sedi d'armamento all'estero, in altri paesi comunitari.

Perché non ascoltate l'accorato appello che viene dal mondo imprenditoriale e sindacale del settore?

Noi abbiamo proposto alcuni emendamenti che vanno nella giusta direzione dello sviluppo, della crescita, dell'occupazione, della formazione professionale, del contributo alla demolizione delle cosiddette carrette del mare.

Un analogo contributo emendativo abbiamo predisposto sulla portualità.

Il piano di potenziamento e ammodernamento del sistema portuale italiano, av-

viato con la legge n. 84 del 1994, sviluppato con l'articolo 9 della legge n. 413 del 1998, ha dato risultati ampiamente positivi.

Il sistema portuale italiano ha recuperato gran parte del differenziale di competitività e di infrastrutture che lo divideva dai principali sistemi portuali europei. Nei porti principali, sede di autorità portuale, sono in corso lavori imponenti, in attuazione del programma elaborato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sul quale è stata raggiunta l'intesa con le regioni, con le autorità portuali e sul quale si sono espresse le Commissioni parlamentari di Camera e Senato.

Occorre proseguire nell'attuazione del programma. Invece, con l'articolo 26 del disegno di legge, così come formulato, si interrompe un circolo virtuoso. Si accentrano nuovamente le competenze in materia unicamente sul Ministero, sminuendo la funzione del Parlamento, e modificando la competenza delle autorità portuali, ed il ruolo delle regioni, che verrebbero completamente esautorate, in piena violazione delle norme del Titolo V della Costituzione. Inoltre, si interrompe il piano di ammodernamento dei porti, laddove è necessario che i lavori proseguano per realizzare l'ulteriore fase di avvicinamento alle potenzialità degli altri porti europei.

Mentre è necessario e urgente proseguire nel potenziamento dei due corridoi litoranei, il corridoio Adriatico e il corridoio Tirrenico, consentendone l'uso come autostrade del mare, in sintonia con le linee strategiche del Piano generale dei trasporti e della logistica, con l'articolo 26 si blocca un procedimento in corsa: si tratta di una scelta pericolosa e foriera di guai per la portualità italiana e per il Paese.

Per evitare tale esito abbiamo presentato limitati emendamenti di cui sollecitiamo l'approvazione.

Un riferimento infine all'articolo 28, sullo sviluppo del trasporto ferroviario di merci. Già nel corso dell'esame da parte delle Commissioni, il testo dell'articolo è stato parzialmente modificato, ma restano ancora alcune incongruità. A parte il fatto

che nella definizione di trasporto combinato non si tiene conto del fatto che il tragitto può essere compiuto anche per nave, resta il problema della copertura degli oneri, che nel testo del Governo sembrava avere una soluzione assai originale. Inoltre, si usano finanziamenti previsti per il solo 2002 nel triennio 2002-2004, si tolgono risorse già assegnate a Ferrovie dello Stato SpA, Società Cargo, in ottemperanza del contratto di programma e di servizio stipulato tra lo Stato e le stesse FS SpA, incidendo in tal modo sul piano di impresa di tale società.

Dal momento che si tolgono risorse a Cargo per destinarle ad altre imprese ferroviarie, cosa dovranno fare Cargo e FS per assicurare il loro equilibrio economico? Sospendere il trasporto merci con la Sardegna e la Sicilia? Ridurre ulteriormente il traffico merci e, ovviamente, ridurre i tratti più rischiosi economicamente, cioè quelli riguardanti il meridione e le zone meno accessibili del Paese? Non a caso la Commissione Bilancio ha chiesto la soppressione dei commi 5 e 6, in quanto si toglievano finanziamenti già appostati in Bilancio presso specifici capitoli di spesa.

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

Sotto la voce imbarazzi palesi vanno poi annoverati tutti i temi che riguardano l'economia marittima, che questo provvedimento sostanzialmente elude.

L'imbarazzo è reso più marcato dal fatto che non sono mancate sollecitazioni, anche clamorose, nel corso delle audizioni presso le Commissioni e sulla stampa (voglio citare, per tutte, le dichiarazioni di fuoco rilasciate all'*Espresso* del 14 febbraio scorso dal nuovo presidente di Confitarma) e del fatto che, nel corso dell'esame, presso la IX Commissione Trasporti, dei documenti di bilancio, il Governo ha accolto un ordine del

giorno che impegnava il Governo a prevedere nella legge finanziaria i finanziamenti necessari per:

1) la conferma nel prossimo triennio delle misure di sgravio per il cabotaggio marittimo, in misura almeno pari all'80 per cento degli oneri contributivi, applicabili all'intera marineria senza discriminazioni tra imprese pubbliche e private, in attesa dell'introduzione della *tonnage tax*;

2) il finanziamento dei corsi professionali per la gente di mare e per i radiotelegrafisti;

3) il rifinanziamento della legge n. 51 del 2001;

4) il proseguimento del programma di potenziamento dei porti, delle autostrade del mare, nonché l'attuazione della delega già conferita al Governo per assicurare l'autonomia finanziaria delle autorità portuali.

Di tutto questo non c'è traccia nella legge finanziaria, ma c'è pochissima traccia anche nel provvedimento collegato al nostro esame: in questo modo si mette a repentaglio la competitività del nostro sistema economico e dell'impresa marittima, bloccando così, nonostante i solenni impegni presi nei giorni scorsi a Livorno dal ministro Lunardi, lo sviluppo del cabotaggio e delle autostrade del mare.

Per quanto riguarda poi le fughe in avanti di questo provvedimento, l'esempio migliore è dato dall'articolo 6, con il quale si pretende addirittura di riscrivere parti fondamentali della legge n. 109 del 1994 (cosiddetta legge Merloni), in un percorso estremamente frazionato e confuso, iniziato con la cosiddetta legge obiettivo, proseguito con questo collegato e destinato a concludersi con la preannunciata legge di riforma della stessa legge n. 109 (cosiddetta Merloni-*quater*).

Su questa scelta politica così frammentaria e scoordinata, che risponde più a un'esigenza comunicativa e propagandistica che a una reale volontà di procedere concretamente e in tempi rapidi ad una nuova legge organica che si collochi all'in-

crocio con il nuovo Titolo V della Costituzione e con le prossime direttive della UE in materia, noi abbiamo dichiarato fin dall'inizio la nostra contrarietà.

Anche noi siamo convinti che sulla legge n. 109 occorra intervenire, ma non in questo modo.

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

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

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

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

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

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

Anche per quanto riguarda il seguito normativo e finanziario della cosiddetta legge obiettivo, ci aspettavamo che la politica degli annunci, in parte condivisibili, benché un pò ossessivi e monotematici, sulla necessità di accelerare, snellire le procedure e realizzare le grandi infrastrutture strategiche per il futuro del Paese, passasse dalle parole ai fatti, fosse coerentemente perseguita con una rigorosa selettività degli interventi e fortemente sostenuta da risorse adeguate, si passasse insomma dalla propaganda buona per le discussioni al bar ai fatti che derivano dagli obblighi di serietà e di responsabilità che sempre devono accompagnare chi ha funzioni di governo.

E di nuovo, anche su questo, non possiamo che manifestare la nostra profonda delusione: da un lato una delibera CIPE che è una specie di enciclopedia dei bisogni e dei « bisognini » infrastrutturali del Paese, contenente centinaia di opere e « operette », fra loro incommensurabili, senza alcuna priorità, con un costo complessivo di 126 miliardi di euro, dall'altro uno striminzito stanziamento di 2,7 mi-

liardi, meno delle risorse stanziare nell'ultimo anno del precedente Governo; ed è assolutamente inaccettabile l'idea che qui si palesa di tentare di sopperire alla carenza di risorse mutando geneticamente e in modo indebito le funzioni delle Fondazioni bancarie.

Ne viene confermata la sensazione, che abbiamo più volte espresso, che tutta questa storia della cosiddetta legge obiettivo si rivelerà presto un *flop*, buona solo a moltiplicare progetti su progetti, ma inefficace ad aprire nuovi cantieri in tempi accettabili: l'impressione, non solo nostra ma anche di autorevoli voci dell'opinione pubblica e della stampa specializzata, non certo sospetta di simpatie per l'opposizione, è che gli unici cantieri che si apriranno saranno quelli già predisposti dal precedente governo e che il tutto sarà un « operoso pantano ».

Ciò dimostra che non di politiche straordinarie ed eccezionali c'è bisogno, ma di pazienti, ordinarie e pervicaci politiche volte al perseguimento del risultato.

Vedete, cari colleghi, noi non siamo felici di un eventuale fallimento delle politiche di infrastrutturazione del Paese; sentiamo anche noi l'esigenza di semplificare, accelerare, realizzare le opere; sentiamo che su questo occorre uno sforzo vero e serio del Paese, in tutte le sue articolazioni istituzionali, economiche e finanziarie, uno sforzo che vada oltre i limiti e le insufficienze di cultura dell'innovazione del sistema politico, del sistema istituzionale e del sistema delle imprese che hanno caratterizzato l'ultimo ventennio della storia italiana e che hanno talvolta frenato anche le migliori intenzioni delle diverse esperienze di governo.

Ma proprio questa consapevolezza, questa riflessione anche autocritica, dà forza e credibilità ad una proposta e ad una cultura di governo che vuole essere diversa, perché migliore della vostra.

Perché quei limiti e quelle insufficienze non stanno, come qualcuno, anzi molti, fra voi, sembra credere, nelle giuste preoccupazioni rispetto alla sostenibilità e alla qualità degli interventi, né in quelle relative alla trasparenza, alla correttezza, alla

democraticità partecipata dei percorsi di scelta e decisione. Anzi, la nostra critica più ferma a questo provvedimento e, più in generale, alle politiche del settore della mobilità, dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture che fino ad oggi ci avete proposto, se, per un verso, si appunta sul « monotematismo cantieristico », sulla eccessiva « unilateralità stradista », sull'ossessione infrastrutturale, che trascurano gli elementi più sofisticati, organizzativi e logistici, di una moderna politica del settore e che erano invece contenuti in quel Piano generale dei trasporti e della logistica, adottato con il decreto del Presidente della Repubblica del 14 marzo 2001, cioè meno di un anno fa, considerato da questo Governo troppo ingombrante, citato il meno possibile, preso in esame in questo disegno di legge collegato solo per stanziare risorse al fine di variarlo, per l'altro verso stigmatizza con grande severità il fatto che, dietro la presunta « nobiltà » delle intenzioni di semplificare, accelerare, saltare procedure, ripristinare vecchi contratti, si intravedono, con manifesta spudoratezza, ignobili tentazioni e comportamenti indecenti che ci riportano a fatti, tempi, modalità, *liaisons*, che pensavamo superati per sempre e per tutti.

Li pensavamo superati, ma ci illudevamo: io sono fra quelli che non si sottraggono ad una seria riflessione sugli anni novanta, anche sui cosiddetti eccessi di un approccio giustizialista al quale anche molti che oggi guidano la nuova maggioranza non hanno fatto mancare il loro apporto, anche con manifestazioni di cattivo gusto in quest'Aula e nelle piazze, ma non avrei mai immaginato che l'assillo revisionista potesse spingersi fino al punto di riabilitare e ridare corso a comportamenti, fatti e vicende come quelle degli appalti della TAV, una delle pagine più nere della storia dei lavori pubblici italiani, sulla quale meglio sarebbe continuare a stendere il velo pietoso dell'oblio.

Ma evidentemente non c'è limite alla sfrontatezza e all'ebbrezza del riconquistato potere di questa maggioranza e di questo Governo, che non si ferma neppure

davanti al contrasto palese con gli orientamenti e le direttive europee in materia di concorrenza, né di fronte alla formale e tempestiva segnalazione dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che, in data 12 febbraio 2002, ha fatto pervenire al Presidente della Camera precise e formali osservazioni « in ordine agli effetti distorsivi della concorrenza che potrebbero derivare dall'articolo 6 del disegno di legge » in discussione oggi, poiché « non appare coerente con le direttive comunitarie dettate in materia di appalti pubblici » e « risulta incompatibile con i principi generali posti a tutela della concorrenza ».

Aggiunge l'Autorità che, anche qualora la discrezionalità del legislatore si spingesse fino a conservare un impianto concessorio, stante la complessità delle opere da attuare, « è indispensabile che l'affidamento in concessione, o la connessa individuazione dei *general contractor*, costituisca l'esito di una selezione competitiva ».

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

A noi pare un atteggiamento assai censurabile dal punto di vista etico e politico, ma anche improvvido dal punto di vista degli obiettivi che la nuova norma dichiara di voler perseguire: tutta questa arrogante superficialità, questo sberleffo alle regole e alle norme apre infatti la strada a infiniti contenziosi e a lunghe possibili *impasse* nella realizzazione delle opere, conseguendo così il risultato inverso a quello che viene proclamato.

È bene dunque che i cittadini sappiano che queste norme si introducono non per accelerare le procedure di realizzazione dell'Alta Velocità, che anzi rischiano di subire nuovi contraccolpi, ma, con tutta evidenza, per motivi più inconfessabili, che, nel migliore dei casi, rispondono al gusto sadico di distruggere tutto ciò che i precedenti governi avevano fatto, nel peggiore, alla volontà di ricostruire vecchie clientele oligopolistiche.

La questione è di straordinaria gravità e richiede da parte di tutti, in quest'Aula, un'assunzione di responsabilità che non può essere ristretta dentro gli angusti confini della disciplina di schieramento.

Voglio tuttavia tornare ancora sui limiti e le insufficienze delle politiche infrastrutturali, sulle cause che hanno impedito di rendere più celeri le procedure e le realizzazioni, perché c'è un altro pericoloso pregiudizio che qua e là fa minacciosamente capolino nello spirito, e, purtroppo, anche nella lettera, di questo e di altri provvedimenti: è l'idea, un po' semplicistica e un po' gaglioffa, che si debba addebitare al processo democratico di formazione delle decisioni, al protagonismo ritenuto eccessivo delle istituzioni locali e regionali, alle interferenze parlamentari, il rallentamento delle realizzazioni e delle cantierizzazioni

È, a nostro parere, un grave errore, una distorsione di prospettiva pericolosa e illusoria, la stessa che il Governo sta compiendo in molti altri settori della vita pubblica, nella convinzione che l'efficacia e la celerità della decisione contrastino con la ricerca preventiva del consenso, della concertazione con le parti sociali e con i vari livelli istituzionali.

È per noi assolutamente inaccettabile l'idea che si faccia più in fretta e si raggiungano più velocemente risultati buoni e duraturi tagliando di netto il nodo gordiano della fatica democratica di formazione delle decisioni e saltando il confronto con i rappresentanti dei bisogni e degli interessi del territorio.

L'esperienza insegna a tutti noi che il più delle volte il tempo che si guadagna saltando i passaggi essenziali per la costruzione del consenso intorno agli obiettivi che si perseguono si perde poi successivamente, in misura talvolta ben più rilevante, poiché ostilità e avversioni, conflitti e contrasti, hanno mille modi, talvolta anche duri ed esasperati, per riemergere, esprimersi e ostacolare l'iniziativa del decisore pubblico o del realizzatore privato.

È dunque non solo politicamente e istituzionalmente scorretto, ma anche utilitaristicamente sbagliato e controprodu-

cente il tentativo, che anche in questo provvedimento si compie, di esautorare ed espropriare il Parlamento, con un eccessivo, minuzioso ricorso allo strumento della delega, e di conculcare il più possibile il ruolo di regioni ed enti locali, invece di valorizzarli all'interno di una procedura aperta, che sappia unire la capacità di decidere in fretta con la capacità di decidere bene, in sintonia con il territorio e la popolazione.

Il Governo introduce in questo provvedimento un emendamento alla cosiddetta legge obiettivo che ripristina un minimo di ruolo delle Regioni nella codecisione in merito all'individuazione delle opere strategiche ed al controllo delle risorse finanziarie necessarie per realizzarle: è un atto

opportuno e giusto; peccato che venga assunto solo sotto la minaccia e l'incalzare del ricorso delle regioni alla Corte Costituzionale e non per autonomo ravvedimento, e dopo che le decisioni sono già state prese.

Più restii sono stati finora il Governo e la sua maggioranza a considerare favorevolmente gli emendamenti tesi a ripristinare un minimo di controllo e di influenza del Parlamento sulle disposizioni attuative di questo provvedimento.

Noi ci auguriamo che anche su questo ci sia nel corso della discussione in Assemblea un operoso ravvedimento.

Gabriele ALBONETTI,  
*relatore di minoranza.*



€ 0,26



\*14PDL0022880\*