

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

**N. 289**

## **DISEGNO DI LEGGE**

**d’iniziativa dei senatori PEDRIZZI, PACE e BONATESTA**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 GIUGNO 2001**

—————

Delega al Governo in materia di realizzazione delle infrastrutture strategiche nel Lazio e introduzione del regime giuridico speciale «legge-obiettivo»

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Nel corso di tutti gli anni '90 - in presenza di una tendenza al rapido aumento del grado di apertura e di integrazione internazionale della nostra economia nazionale - alcune aree del Centro sono risultate penalizzate, assai più che nella precedente fase storica, soprattutto dalle carenze di infrastrutture.

La politica di sviluppo, già seriamente deteriorata nell'ultimo decennio di intervento straordinario, sta conoscendo una prolungata fase di latitanza e di incertezza nella transizione verso il nuovo sistema di intervento ordinario nelle aree depresse.

In questo specifico contesto, in cui è opportuno considerare le prospettive dell'economia della regione Lazio, con particolare riferimento alla provincia di Latina, e di quelle a noi confinanti, la necessità di promuovere e attuare interventi volti a rimuovere i vincoli strutturali che continuano a gravare su alcuni territori è di particolare importanza, considerato che da tali interventi dipenderà la possibile crescita dell'economia dell'area in esame.

All'uopo sarebbe opportuno individuare un percorso di sviluppo locale caratterizzato da un complesso di azioni, di natura diversa, che confluiscono in una logica progettuale comune e incidano sinergicamente, in particolare, sul tessuto infrastrutturale e produttivo.

Gli obiettivi da perseguire e le strategie di attuazione sono stati individuati, nel corso degli anni, tenendo presenti le caratteristiche socio-economiche e le problematiche della regione Lazio ed in particolare della provincia di Latina. Tra questi sono stati indicati:

1) l'istituzione di un unico centro di coordinamento in grado, attraverso il coinvolgimento di tutti i soggetti locali pubblici

e privati, di definire un piano pluriennale per la provincia articolato in due principali assi di intervento: a) lo sviluppo degli investimenti in infrastrutture e capitale sociale; b) la promozione e l'impulso della diffusione di iniziative collegate ai fabbisogni e alle caratteristiche del territorio e fondate sulla cooperazione dei soggetti che sul territorio operano;

2) la definizione di un modello di allocazione delle risorse pubbliche basato sull'analisi e sulla verifica delle priorità d'intervento e sulla valutazione dei risultati via via ottenuti.

Lo scopo è quello di individuare e fare emergere problematiche, fabbisogni e domande che nascono nella realtà del territorio e far discendere da esse linee d'intervento in termini di scelte prioritarie e strategiche.

La programmazione da avviare con riferimento ai diversi strumenti disponibili deve avere carattere di unitarietà (la strategia è una sola) e di pluralità istituzionale (vi partecipano una molteplicità di soggetti) e diversificazione finanziaria (è finanziata da più fonti).

Giova sottolineare che, da tempo, il problema della insufficienza e dell'inadeguatezza del sistema infrastrutturale nel Lazio costituisce un limite oggettivo allo sviluppo della regione, in genere, e della provincia di Latina, in particolare.

Il sistema infrastrutturale laziale, ma più in generale i collegamenti nord-sud del Paese e le relazioni tra le zone tirrenica e adriatica, sono fortemente condizionati dal nodo viario di Roma per la cui funzionalità è assolutamente indispensabile il potenziamento, ad esempio, del corridoio tirrenico attraverso l'adeguamento della strada statale n. 148 Pontina nel tratto Roma-Latina.

Si tratta di interventi che, richiedendo investimenti per circa 2.000 miliardi (di cui 500 miliardi sono necessari per l'adeguamento della strada statale n. 148 Pontina nel tratto Roma-Latina con la realizzazione della terza corsia), non possono essere affrontati con fondi ordinari di provenienza regionale, ma richiedono, come si è previsto per altri importanti interventi infrastrutturali di valenza generale (dal nodo di Mestre alla Salerno-Reggio Calabria), una previsione specifica nella legge finanziaria o in un'apposita legge dello Stato.

Il finanziamento del suddetto tipo di interventi è vitale per la regione Lazio; l'alternativa sarebbe, infatti, quella di destinare alla realizzazione di queste opere tutti i finanziamenti ordinari nei prossimi dieci-quindici anni.

In tal modo, non solo si ritarderebbe in maniera inaccettabile la realizzazione di infrastrutture indispensabili per la regione ma per tutto il Paese, ma si impedirebbe anche ogni ulteriore investimento nel Lazio, compromettendo definitivamente l'obiettivo di superare il vecchio schema infrastrutturale a servizio esclusivo della capitale con la creazione di una struttura a maglie, per consentire interazioni significative e opportune valorizzazioni delle diverse aree e poli (inseguiti, produttivi, turistici) della regione.

L'insieme degli interventi indispensabili per lo sviluppo della regione subirebbe rinvii inaccettabili: dall'adeguamento delle principali direttrici radiali (la strada statale n. 148 Roma-Latina, la strada statale n. 156 Latina-Frosinone, la Cassia e la Salaria) alla concreta realizzazione delle trasversali già programmate o avviate (trasversale nord Civitavecchia-Viterbo-Terni, dorsale appenninica Terni-Rieti-Torano e Avezzano-Sora-Cassino, Cisterna-Valmontone, Fondi-Ceprano-Sora, Formia-Cassino).

Nella definizione della strategia di sviluppo per la regione Lazio, in generale, e per la provincia di Latina, in particolare, sono stati individuati gli obiettivi generali del piano e, quindi, le scelte operative.

Gli obiettivi del piano sono rappresentati principalmente dalla valorizzazione del sistema locale e dal miglioramento della competitività delle imprese, in particolare promuovendo: il coinvolgimento della società civile nel processo decisionale dell'investimento pubblico; il miglioramento della dotazione e la funzionalità delle infrastrutture per la localizzazione e la logistica delle imprese e delle infrastrutture di servizio e supporto per le aziende e la forza lavoro; lo sviluppo, l'aumento di competitività e di produttività di iniziative imprenditoriali in settori che hanno dimostrato capacità di sviluppo; l'attrattività del sistema locale a fini turistici e la valorizzazione dei beni culturali e storici; la programmazione di azioni formative e di orientamento al lavoro, al fine di valorizzare le risorse umane nel quadro di un riequilibrio generale della domanda e dell'offerta di lavoro.

Le scelte operative devono, invece, identificare il percorso da seguire per il raggiungimento degli obiettivi individuati. Esse riguardano principalmente azioni volte a: 1) potenziare e razionalizzare la struttura del sistema produttivo, regionale e provinciale, attraverso interventi finalizzati alla funzionalizzazione e alla qualificazione della dotazione infrastrutturale esistente; 2) promuovere la delocalizzazione verso aree dotate di piccole e medie imprese presenti sul territorio, favorendo il rafforzamento dei sistemi d'impresa; 3) incentivare la sostenibilità ambientale mediante l'innovazione tecnologica.

Con il presente disegno di legge si propone l'introduzione, all'interno del nostro ordinamento, di un nuovo strumento giuridico denominato «legge-obiettivo», che mira alla realizzazione concreta e veloce dei progetti-obiettivo attraverso il superamento degli ostacoli giuridici che, di volta in volta, si frappongono e prevedendo apposite risorse finanziarie.

Una più celere soluzione può essere trovata nel rispetto dei principi giuridici fondamentali e generali (comunitari, costituzionali

e del codice penale), disapplicando le norme specifiche e particolari che, nel corso degli ultimi anni, si sono stratificate intorno ai principi generali dell'ordinamento, compromettendone l'uniformità e inceppandone i meccanismi e le procedure.

Sul piano giuridico, la fattispecie «legge-obiettivo» contemplata dal disegno in esame, è assimilabile a quella della legge speciale,

in funzione del suo specifico campo di applicazione.

Al fine di poter conseguire gli scopi che, di volta in volta, si propone, la legge-obiettivo, introdotta dal presente disegno di legge, deroga a tutte le norme amministrative vigenti nell'ordinamento, a eccezione dei principi fondamentali sopra richiamati (costituzionali, comunitari, eccetera).

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

1. Ai fini della presente legge si intende per «legge-obiettivo» un regime giuridico speciale per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti qualificati come «strategici» in sede di legge finanziaria.

2. La legge-obiettivo sostituisce a tutti gli effetti le concessioni, le autorizzazioni, i nulla-osta, gli atti di assenso, i controlli e atti similari previsti dall'ordinamento, salvo quanto disposto dalla Costituzione e dalle norme comunitarie.

3. I presidenti delle regioni interessate, o il loro coordinamento in caso di opere che interessano più regioni, propongono al Governo la realizzazione delle infrastrutture strategiche recanti il preventivo di spesa complessiva, con evidenza specifica dell'eventuale onere finanziario a carico dell'Erario.

4. I lavori di realizzazione delle opere sono assegnati mediante le procedure di evidenza pubblica previste dalla normativa comunitaria vigente.

### Art. 2.

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi volti a definire un quadro normativo coerente con l'esigenza di favorire la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti di cui al comma 1 dell'articolo 1, nel rispetto dei seguenti princìpi e criteri direttivi:

a) definizione delle procedure da seguire in sostituzione di quelle previste per il rilascio dei provvedimenti concessori o

autorizzatori di ogni specie, la cui durata non può superare i sei mesi per l'approvazione dei progetti preliminari, comprensivi di quanto necessario per la localizzazione dell'opera d'intesa con la regione e, ove occorra, della valutazione d'impatto ambientale, nonché definizione delle procedure necessarie per la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza;

b) attribuzione al CIPE, integrato dai presidenti delle regioni interessate, del compito di monitorare e istruire le proposte, di approvare il progetto definitivo, di vigilare sull'esecuzione dei progetti approvati adottando i provvedimenti concessori e autorizzatori necessari, comprensivi della localizzazione dell'opera e, ove occorra della valutazione d'impatto ambientale avvalendosi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

c) affidamento, mediante gara, della realizzazione delle infrastrutture ad un unico soggetto contraente generale o concessionario;

d) previsione dell'obbligo per il soggetto aggiudicatore, nel caso in cui l'opera sia realizzata prevalentemente con fondi pubblici, di rispettare la normativa europea in tema di evidenza pubblica;

e) introduzione di specifiche deroghe alla vigente disciplina in materia di aggiudicazione di lavori pubblici e di realizzazione degli stessi, fermo restando il rispetto della normativa comunitaria, finalizzate a favorire il contenimento dei tempi e la massima flessibilità degli strumenti giuridici.

2. I decreti legislativi previsti dal comma 1, sono emanati sentito il parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, che si pronunciano entro trenta giorni dalla richiesta.



