

CAMERA DEI DEPUTATI N. 683

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato MARTINAT

Disposizioni per lo snellimento delle procedure di programmazione, progettazione, finanziamento e realizzazione di grandi opere, di infrastrutture di interesse nazionale e di insediamenti industriali strategici

Presentata l'11 giugno 2001

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'intera Nazione sta vivendo una situazione di grave sottodimensionamento infrastrutturale che ne mina alla base la capacità competitiva. Nel confronto con l'Europa il ritardo italiano si sta ampliando, come può ben esemplificare, in rapporto agli abitanti, l'indice del 33 per cento inferiore alla media europea della rete ferroviaria nazionale. Peraltro, è già stato rilevato in sede parlamentare che, secondo *Business International*, l'Italia nel settore delle infrastrutture è penultima in Europa.

La Nazione, in realtà, soffre di un grave ritardo, nella qualità dei servizi pubblici: strade, ferrovie, porti e aeroporti, elettrodotti, gasdotti, reti idropotabili e fognarie, opere di difesa del suolo, reti informatiche presentano ovunque situazioni di grande arretratezza, con effetti che si riflettono direttamente sulla competitività del nostro apparato produttivo e, di conseguenza, sulla qualità della vita dei cittadini. C'è da

chiedersi perché mai gli italiani debbano sempre supinamente accettare, come fossero fatalità inevitabili, situazioni tragiche come quelle che si verificano sulle strade e sulle autostrade nazionali in corrispondenza di esodi o di ritorni in massa dalle vacanze o da lunghi ponti di fine settimana, per non parlare delle ricorrenti inefficienze che si manifestano nella organizzazione dei soccorsi da approntare quando si manifestano calamità naturali. Ogni volta è sempre tardi, ogni volta manca qualcosa, ogni volta uomini e mezzi, ma soprattutto strutture, si mostrano inadeguati e insufficienti.

La scarsità e la cattiva qualità delle infrastrutture pubbliche penalizza le imprese, costrette a sostenere gli oneri di servizi sostitutivi con conseguente aggravio dei costi di produzione.

Quando si pensi che con la globalizzazione la concorrenza si è spostata dal

terreno di scontro tra le imprese a quello della competizione tra sistemi territoriali si possono ben valutare le responsabilità di una politica di tolleranza di una situazione che vede l'Italia collocata agli ultimi posti tra i Paesi industrializzati. Abbiamo servizi ferroviari fra i meno efficienti in Europa, perché male attrezzati e non collegati in modo congruo al territorio, reti insufficienti per le telecomunicazioni e l'energia, una eccessiva frammentazione nella gestione delle risorse idriche, le grandi aree urbane congestionate ed in procinto di esplodere, il turismo che sostiene con difficoltà l'urto degli altri Paesi mediterranei, la formazione e la ricerca scientifica in procinto di affogare in un mare di problemi.

Soprattutto è mancata la capacità progettuale di concepire un disegno di grande rilievo e di nuova frontiera che aprisse il territorio italiano ai grandi flussi del traffico internazionale.

Alcune concause tra quelle che hanno generato questa situazione vanno ricercate nella perversa determinazione, che ha fatto seguito alla politica di salassi generalizzati necessari per stabilire le condizioni di un nostro ingresso in Europa, di perseverare in una strategia finanziaria negativa nei confronti degli investimenti (rimanendo peraltro inerti ed incapaci rispetto alla necessità di porre un freno alle spese correnti).

Dobbiamo assistere a quanto avviene nelle altre nazioni dove vengono realizzate in poco tempo opere eccezionali con il concorso finanziario dei privati, sorgono in un paio d'anni città informatizzate e cablate. Cosa possiamo opporre noi italiani? L'alta velocità, la TAV? Il ponte di Messina? Il centro direzionale orientale di Roma, lo SDO? La strada pedemontana lombarda?

Per ovviare alle cause di *deficit*, da ricondurre essenzialmente ad una legislazione perversa, abbiamo individuato uno strumento giuridico funzionale al raggiungimento di grandi obiettivi di modernizzazione strutturale. Sul banco degli imputati è soprattutto la lentezza del processo decisionale, da tempo individuato come

uno dei punti deboli dell'attuale cultura di governo, priva del coraggio necessario per impedire la manifestazione di particolarismi che negano il consenso ad opere d'interesse generale.

La proposta di legge detta disposizioni che consentono la massima possibile semplificazione delle procedure di programmazione, progettazione, finanziamento e realizzazione di grandi opere e insediamenti industriali, di reti e sistemi strategici di infrastrutture di interesse nazionale, particolarmente nei settori dei trasporti, delle comunicazioni e della distribuzione idrica ed energetica. Peraltro il desiderio di procedere con celerità non dimentica la necessità di una pianificazione organica delle reti infrastrutturali, e, pertanto, le grandi opere di interesse nazionale subiscono una procedura diversa. Sono, infatti, previste procedure differenziate in modo da aderire alle situazioni amministrative più diverse. Le infrastrutture d'interesse nazionale godono già di particolari agevolazioni procedurali che peraltro non si sono dimostrate sufficienti e tali da non richiedere ulteriori semplificazioni nell'approvazione dei progetti in sede di conferenza di servizi. L'unanimità non si dovrebbe più reputare come necessaria per poter acquisire autorizzazioni, concessioni, nulla osta, atti di assenso, valutazioni di impatto ambientale (VIA) ed altri atti simili.

Sono state elaborate alcune norme per favorire la finanza di progetto in funzione dell'esistenza contemporanea delle condizioni di convenienza economica del settore privato e di ottimizzazione dei costi per il settore pubblico. Infine sono stati introdotti alcuni accorgimenti correttivi delle norme di appalto allo scopo di accorciare al massimo i tempi burocratici di affidamento dei lavori di realizzazione dei progetti infrastrutturali.

Onorevoli colleghi, la presente proposta di legge farà guadagnare tempo e qualificazione allo sviluppo del « sistema Italia », per questo ne raccomandiamo caldamente l'approvazione nell'interesse generale della Nazione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Obiettivi e finalità).

1. La presente legge, in relazione al raggiungimento degli obiettivi di modernizzazione della Nazione, dell'apertura del suo territorio ai grandi e crescenti flussi del traffico europeo, nonché dell'incremento dello sviluppo e della competitività delle attività produttive, dell'industria, della piccola, media e grande impresa, dell'artigianato, del commercio e del turismo, reca, tenuto conto dei principi in materia stabiliti dalla Costituzione, disposizioni finalizzate ad assicurare la massima possibile semplificazione delle procedure di programmazione, progettazione, finanziamento e realizzazione di grandi opere e di insediamenti industriali, nonché di reti e sistemi strategici di infrastrutture di interesse nazionale, in particolare nei settori dei trasporti, delle comunicazioni e della distribuzione idrica ed energetica.

ART. 2.

(Grandi opere e pianificazione organica).

1. Le opere di cui all'articolo 1 sono suddivise in due categorie:

a) grandi opere singole di interesse nazionale ed internazionale di primaria necessità, la cui programmazione e realizzazione, anche se correlate al territorio, possono essere attuate anche al di fuori di una pianificazione territoriale generale;

b) opere relative ad un sistema di reti di infrastrutture di interesse strategico la cui programmazione deve essere definita sulla base di un'organica pianificazione generale di linee dorsali e reti di distribuzione nonché di aree di insediamento industriale di produzione di beni e servizi.

2. I progetti relativi agli insediamenti industriali strategici e alle infrastrutture di cui al comma 1 sono presentati al Governo o con esso concordati dai presidenti delle regioni interessate, singolarmente o associati tra loro, nel caso di opere che interessano diverse regioni.

ART. 3.

(Procedure differenziate).

1. Il Governo seleziona i progetti di cui all'articolo 2, comma 2, stralciando da essi le opere di cui alla lettera *a)* del comma 1 del medesimo articolo e sottoponendo le opere di cui alla lettera *b)* dello stesso comma ad una verifica di coerenza, e, se necessario, alle opportune modifiche, sulla base di una pianificazione organica preordinata alla programmazione, progettazione, esecuzione e manutenzione di grandi reti infrastrutturali dichiarate d'interesse nazionale; i progetti sono deliberati ai sensi dell'articolo 1, comma 4, lettera *b)*, della legge 15 marzo 1997, n. 59, e successive modificazioni, dal Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri.

2. Ai progetti deliberati dal Governo ai sensi del comma 1 del presente articolo, si applicano le disposizioni del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383. Nei casi di esito negativo dell'accertamento di conformità, ovvero di mancato perfezionamento entro il termine stabilito dall'intesa tra lo Stato e la regione interessata prevista dal comma 1 dell'articolo 3 del citato regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 383 del 1994, l'approvazione dei progetti da parte dell'apposita conferenza di servizi sostituisce ad ogni effetto gli atti di intesa, i pareri, le concessioni, anche edilizie, le autorizzazioni, le approvazioni e i nulla osta, previsti da leggi statali e regionali, anche in mancanza di unanimità in deroga al disposto di cui al medesimo articolo 3, comma 4.

3. I progetti deliberati ai sensi del comma 2 sono approvati mediante apposita legge statale recante la relativa copertura finanziaria ovvero in sede di legge finanziaria ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera *i-ter*), della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni.

ART. 4.

(Coinvolgimento dei privati).

1. Al fine di incentivare il progresso dell'attività progettuale ed assicurare una contrattualizzazione più adeguata dei servizi per la gestione e la manutenzione delle opere di cui all'articolo 2, è prioritario il coinvolgimento dei privati nell'attività di programmazione, progettazione, finanziamento, realizzazione e gestione delle infrastrutture di servizi di utilità pubblica.

2. L'attività di cui al comma 1 è finanziata sulla base della valutazione delle condizioni di convenienza economica del settore privato e di ottimizzazione dei costi per il settore pubblico, effettuata dall'unità tecnica-finanza di progetto di cui all'articolo 7 della legge 17 maggio 1999, n. 144.

3. L'obbligazione di spesa posta a carico dell'amministrazione pubblica ai sensi del comma 2 è subordinata al corretto adempimento delle obbligazioni contrattuali assunte dalle società concessionarie delle attività di cui al medesimo comma.

ART. 5.

(Semplificazioni procedurali nella realizzazione delle opere).

1. Per gli appalti relativi alla realizzazione degli interventi previsti dalla presente legge e ai quali non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 37-*bis*, 37-*ter*, 37-*quater*, 37-*quinquies* e 37-*sexies* della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni, può essere utilizzata la procedura d'urgenza accelerata per la quale i termini di ricezione delle

domande e di ricezione delle offerte, previsti dalla citata legge n. 109 del 1994, e successive modificazioni, e dal relativo regolamento di attuazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1999, n. 554, possono essere derogati dalla stazione appaltante, previo parere dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici, di cui all'articolo 4 della medesima legge n. 109 del 1994, e successive modificazioni.

2. Per l'espletamento delle procedure relative alle gare di appalto degli interventi di cui alla presente legge i termini previsti dalla legislazione vigente in materia si intendono ridotti della metà. A tale fine l'invio dei bandi di apertura delle gare e delle domande di partecipazione alle gare stesse può essere effettuato mediante telegramma, telex, teletipo o telefono; le domande inviate con tali modalità devono essere confermate con lettera raccomandata con avviso di ricevimento spedita prima della scadenza dei termini fissati dalla stazione appaltante.

3. In parziale deroga all'articolo 30, comma 2, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni, l'esecutore dei lavori è obbligato a costituire una garanzia fidejussoria presso un istituto di credito di primaria importanza a livello nazionale pari al 50 per cento dell'importo degli stessi lavori, destinata a garantire l'ultimazione dell'opera entro il termine fissato nel bando di gara.

Lire 500 = € 0,26



14PDL0012030