

STATI GENERALI DEL NORD

Sabato 9 Maggio 2009

Sen. Roberto Mura
Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

Grazie.

Buonasera a tutti.

L'VIII Commissione al Senato è strutturata in maniera leggermente diversa rispetto alla Camera. Infatti, l'VIII Commissione al Senato si occupa di lavori pubblici e comunicazioni.

Questa è la prima occasione che ho per fare un bilancio di un anno di attività in Commissione. La nostra Commissione ha lavorato sia sul discorso lavori pubblici, sia sul discorso trasporti.

Quindi, estenderò un attimo rispetto a quello che era il tema indicato nel programma.

Ieri, guardando un po' tutto il lavoro svolto in questo anno, ho visto che era piuttosto difficile sintetizzare in dieci minuti il lavoro che è stato portato avanti sia in Commissione, sia in aula. Premesso che, sicuramente, tutto il lavoro svolto dal Governo sulla tematica delle infrastrutture verrà presentato domani dal viceministro Castelli, io volevo focalizzare il mio intervento su due aspetti.

Il primo è quello dei lavori pubblici legati alle piccole amministrazioni, che mi sono particolarmente care. Faccio il sindaco e, in sala, i sindaci sono tanti. Quindi, sanno quanto sia importante avere degli strumenti per poter amministrare al meglio. Io faccio il sindaco di San Genesio ed Uniti, in provincia di Pavia, da 8 anni e, a volte, ci si scontra con delle realtà estremamente difficili da superare. Voglio ricordare un emendamento della Lega Nord che, per esempio, ha innalzato la soglia per lo svolgimento delle procedure negoziate da 100 mila euro a 500 mila euro. Ovviamente, previo svolgimento di una gara informale con invito di 5 concorrenti. E' evidente per tutti come questo abbia permesso un notevole snellimento delle procedure per la realizzazione delle opere pubbliche minori. Invitare 5 aziende e fissare l'importo a 500 mila euro, attualizza importi che erano assolutamente inadeguati per quanto riguarda il costo dei materiali, o in generale, rispetto all'andamento economico della vita d'oggi. Quindi, se 100 mila euro poteva andare bene 10 anni fa, ora non va più bene. Questo emendamento, che i colleghi della Camera hanno portato all'approvazione, permette a me come sindaco ed a tutti i colleghi che svolgono questo ruolo, di avere una procedura estremamente snella per le opere pubbliche fino a 500 mila euro. Accelerare la realizzazione di questi lavori significa sbloccare molto in fretta la realizzazione delle opere pubbliche fondamentali per i nostri territori.

C'è un'altra cosa che i colleghi con me in Senato stanno portando avanti da un anno (è una specie di "tela di Penelope": smonta, costruisci e disfa) ed è un argomento che gli amministratori locali conoscono molto bene: l'incentivo del 2% per le spese di progettazione. Cosa significa? Significa che, fino ad un anno fa, se come sindaco dovevo realizzare un'opera, avevo la possibilità, con il 2% degli importi sui lavori dati ai miei tecnici comunali, di realizzare "in casa" le piccole opere. Chiaramente, con un risparmio notevole perché i tecnici (ce ne sono di buoni e di meno buoni) sono persone che, almeno nel mio caso, hanno sempre fatto il loro lavoro e si sono sempre ben rapportati con l'amministrazione, e guadagnavano questo 2% che, per loro è molto e per il comune è poco. C'era così la possibilità di realizzare la progettazione di queste opere. Poi, è iniziato questo balletto un po' strano perché il nuovo codice degli appalti ha modificato la disposizione dando al Comune la possibilità di riconoscere ai tecnici interni, non più il 2%, ma lo 0,5%. E dove va l'altro 1,5%? Bella domanda. Va a finanziare il bilancio dello Stato, cosa che è incredibile. E' come dire che questo 2% lo spendo comunque, ma invece di darlo tutto al mio tecnico perché possa realizzare le opere

pubbliche che sono necessarie per il mio Paese, do lo 0,5% al tecnico e l'1,5 lo trasferisco allo Stato. Questo significa che i miei tecnici per lo 0,5% mi dicono: "Guardi Signor Sindaco, mi dispiace. Va bene tutto, ma non mi è possibile lavorare". Di conseguenza, l'1,5% allo Stato diventa puramente teorico perché se non si determinano le condizioni per poter versare il 2% perché il tecnico non lavora più, lo Stato non incassa neanche l'1,5%.

Ma qual è la situazione assolutamente kafkiana? Abbiamo presentato un emendamento che è stato approvato e, quindi, sono ritornate le condizioni originarie ed è stato ripristinato il 2% per gli incentivi. Ma, alla Camera, se non ricordo male Corsaro e Bernardo del PdL, hanno presentato un emendamento contrario. Quindi, adesso, siamo ancora nella situazione per cui noi sindaci non possiamo utilizzare questo 2% come incentivo alla progettazione. Occorrerà trovare un accordo perché Tremonti, da quanto mi risulta, non molla su questo 1,5% in quanto va a finanziare un fondo di 195 milioni di euro che dovrebbe essere destinato alla sicurezza o a qualcosa del genere.

Sono state citate tante attività, ma quella di mettere in condizione l'amministratore locale di poter operare, ritengo sia tra gli strumenti che vanno nella direzione di un generale consenso. Se i nostri amministratori hanno la possibilità di amministrare i loro Paesi in maniera rapida, veloce, determinando le condizioni che consentono di dare delle risposte in tempi celeri alle domande dei loro cittadini, questo determina consenso per noi, per la Lega Nord e per la nostra grande capacità di amministrare nel locale.

L'altro aspetto che volevo citare rapidamente, che fa parte del lavoro svolto in VIII Commissione, è quello relativo ai trasporti. Due o tre settimane fa è stata presentata al Senato, dai colleghi del PdL, una mozione che impegna il Governo a realizzare in tempi celeri il prolungamento della linea ad Alta Velocità Napoli-Benevento-Bari-Lecce. Ho avuto indicazione dal mio presidente, il senatore Bricolo, di attivarmi immediatamente per presentare un'altra mozione, che è stata approvata. Sommariamente, perché non voglio fare una lezione sul sistema ferroviario: il sistema Alta Velocità - Alta Capacità (doppia definizione dovuta al fatto che riguarda lo spostamento sia di persone che di merci) è una grande T che si sviluppa per 900 km. C'è una direttrice Nord-Sud (Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Salerno) ed una direttrice Est-Ovest (Torino, Milano, Brescia, Verona, Venezia e Trieste). Mi sembra importante, in questa sede, dare qualche numero. Dopo aver completato per 450 milioni di euro la Padova-Mestre a marzo del 2007 e la Milano-Treviglio per 600 milioni di euro nel luglio del 2007 (dei veri e propri colli di bottiglia a ridosso di grandi centri urbani) ora è assolutamente necessario fare in tempi rapidi la linea Treviglio-Brescia-Verona-Padova, per completare questo grande sistema di trasporto ad Alta Velocità. In mezzo a tutti i documenti prodotti in questo anno di lavoro, abbiamo chiesto al Governo di impegnarsi affinché proceda, con tutti gli interventi necessari, al completamento del progetto della linea ferroviaria Milano-Verona con proseguimento in direzione di Padova e Venezia. Questo, per completare il Corridoio 5 che dovrebbe collegare Lione a Trieste e poi proseguire verso Est in direzione di Lubiana e Budapest, e che consente di inserire il nostro sistema di trasporti ad Alta Velocità nel grande sistema ferroviario europeo.

Un argomento a parte, che probabilmente richiederebbe una trattazione per conto proprio, è quello legato a Malpensa. Ha già accennato prima il collega Fugatti alla liberalizzazione degli slot. E' stata una grande battaglia che la Lega Nord ha portato avanti sia alla Camera che al Senato, fondamentale per porre il nostro hub in condizioni di mercato tali che permettano di poter operare la liberalizzazione dello slot. Significa che, se quella rotta non viene più utilizzata, deve essere posta sul mercato in modo tale che sia il mercato a stabilire le regole di utilizzo dell'aeroporto. Vi è, invece, la tendenza a voler tenere le rotte per penalizzare Malpensa rispetto a Fiumicino.

Le cose da dire sarebbero veramente tante.

Abbiamo lavorato per il salvataggio anche del City Airport di Linate. Avere un aeroporto come Linate e volerlo sacrificare in virtù del "sacrifichiamo Linate se si vuole salvare Malpensa", riteniamo sia assolutamente demenziale. Un aeroporto come quello di Linate, a due passi dal centro di una grande città che è il cuore economico di questo paese e della Padania, con la possibilità di

collegarlo con metropolitane di superficie, abbiamo tutte le possibilità del mondo per farlo crescere. Il pensiero di chiuderlo ritengo che sia veramente follia.

Volevo concludere con una nota importante che riguarda la considerazione che la Lega Nord ha da parte della gente.

Qualche settimana fa, sono stato contattato da un pilota, residente in provincia di Pavia, che ha denunciato una scorretta applicazione del cosiddetto Lodo Letta, che prevedeva la possibilità di riassunzione dei piloti ex Alitalia in Cai. Mi ha fornito tutti i documenti, su cui sto lavorando. Abbiamo tutto il personale in cassa integrazione. Da un lato, c'è questo tentativo di assumere addirittura per farli lavorare a Milano, come una sorta di deportazione dei dipendenti che ora sono su base Roma. Ma quello che non deve assolutamente succedere è la possibilità di nuove assunzioni che lascino sul gobbone di tutti i contribuenti, i piloti in cassa integrazione. Oltretutto, cassa integrazione che, come tutti sapete, è piuttosto sontuosa. E quindi non si può lasciare sul gobbone del contribuente personale che, invece, deve essere assolutamente re-impiegato.

Questo l'ho voluto dire perché ritengo sia importante per l'autorevolezza che la Lega Nord ha ormai a tutti i livelli, dal più basso al più elevato, rispetto ad un modo di far politica, ad un modo di riconoscersi sempre nelle istanze delle persone.

La cosa che in questo anno (sono un neoparlamentare) mi ha gratificato di più (non come Roberto Mura ma come militante della Lega Nord) è che svolgere un ruolo, a livello locale come sindaco ma anche a livello centrale, permette di dare risposte che la gente vuole.

Grazie per l'attenzione e buonasera a tutti.