

ministro, ha detto molte cose condivisibili. La prima volta l'ho ascoltata a Pisa, in occasione della riapertura della torre. Condivido, anche culturalmente, il richiamo all'orgoglio italiano del « saper fare » e vorrei che, anche nelle nostre discussioni, evitassimo di assumere sempre un atteggiamento da Calimero. Leggevo, qualche giorno fa, una statistica sulle regioni italiane relativa al prodotto interno lordo *pro capite* in Europa. Ebbene, l'aggregato del centro-nord Italia, che comprende il Lazio, è di gran lunga, in Europa, il più compatto tra quelli con il prodotto interno lordo più elevato. Non è vero che il nostro paese è così disastroso; ha dei problemi.

Dal punto di vista dell'organicità che, purtroppo, si ferma alle soglie del meridione, nessuna regione europea ha una compattezza simile a quest'area. Nella stessa Germania, le aree di maggiore sviluppo sono caratterizzate da una fisionomia a macchia di leopardo. Le caratteristiche della competitività italiana devono essere meglio verificate, perché si collocano in un ambito che non è fatto soltanto di ingredienti tradizionali; anche il giusto richiamo alla intermodalità per favorire la snellezza dei trasporti deve tenere conto delle caratteristiche specifiche della competitività italiana. Dirò una cosa banale: dal punto di vista del prodotto interno lordo, il fattore quantitativo delle merci trasportate non sempre è determinante, né è quello principale, neanche in prospettiva. L'Italia, l'anno scorso, ha esportato l'equivalente di 5 mila miliardi di lire di vino: si tratta di una cifra di gran lunga superiore a quella di 15 anni fa - prima della crisi del metanolo -, ma che corrisponde ad una quantità di prodotto inferiore.

Per la competitività italiana la qualità e la valorizzazione dei più straordinari prodotti dal nostro paese sono fattori indispensabili. La capacità tecnica dimostrata dall'Italia nei lavori di consolidamento della torre di Pisa produrrà, con tutto il valore simbolico di tale evento, in termini di prodotto interno lordo, molto di più di quanto produrranno tanti insediamenti

produttivi sparsi per il paese. La competitività italiana si colloca nel quadro delle grandi sfide che tutti i paesi devono affrontare, ma deve avvalersi anche della conservazione degli elementi di qualità, che hanno fatto dell'Italia un paese unico, anche nella peculiarità del proprio sistema produttivo. Non sono richiami generici; soltanto non vorrei che trattassimo il nostro paese come fosse la pianura dell'Arizona, perché non ne trarremmo vantaggio alcuno.

Richiedo, quindi, grande attenzione a tali qualità italiane, da cui discende una lista di priorità. Aspetto di leggere la sua relazione, signor ministro, per capire quale sia l'indice delle priorità da lei proposto, anche in termini operativi e di investimenti. Mi associo alle cose dette dall'onorevole Vigni relativamente al piano generale dei trasporti. In generale, non ho una passione per le pianificazioni « megalattiche », ma quello - con tutti i suoi limiti - è stato un tentativo serio di individuare una lista di priorità. Risulta evidente, già dal dibattito in Commissione, che se sommassimo le singole richieste dei parlamentari verrebbe fuori una lista della spesa più simile ad una marmellata che non ad una pianificazione. È molto importante fissare un ordine: tra il cabotaggio, il trasporto pubblico nelle grandi aree urbane, il trasporto ferroviario qual è l'ordine di priorità? Dev'essere stabilita una gerarchia, perché non basta dire che sono tutte priorità. Il nostro paese non è in grado di attuare tutto, sia economicamente, sia operativamente.

Le pongo ancora un'altra questione. Il presidente ha proposto di avviare un'indagine conoscitiva sulle politiche necessarie da attuare per raggiungere gli obiettivi fissati negli accordi di Kyoto. A Bonn è stata trovata una soluzione per evitare una fase ulteriore di stallo. Il risultato ottenuto a Bonn, la cui importanza è maggiore sul piano politico che sul piano tecnico (infatti, è stato necessario un forte ridimensionamento sia degli obiettivi sia delle modalità del loro raggiungimento), pone all'Italia (che - anche per responsabilità del centrosinistra, lo riconosco per primo

- ha aumentato di molto, anziché diminuire, le emissioni di CO₂ rispetto al 1990) degli obiettivi ambiziosi. Si tratta di ridurre le emissioni di anidride carbonica nella nostra nazione di molti punti percentuali da qui al 2008-2012. Ebbene, uno dei settori in cui le emissioni sono maggiormente aumentate e più difficile è il contenimento è quello dei trasporti.

Perciò, anche in relazione all'indagine che stiamo avviando, avrei piacere, signor ministro, che, quando lei ci parlerà delle priorità, delle modalità, degli strumenti e delle linee programmatiche da lei indicate - ci dicesse anche cosa tutto ciò comporterà rispetto al conseguimento di quell'obiettivo. È evidente che se questo obiettivo non fosse fatto proprio da tutti i settori politici, alla fine non vi sarà nessuno che potrà, con una bacchetta magica, abbattere le emissioni di CO₂ del 10 per cento nei prossimi anni. Tutto ciò favorisce politiche virtuose, perché, per abbattere le emissioni di anidride carbonica - come è noto -, bisogna trasferire il traffico merci dalla gomma alla rotaia, ridurre il trasporto privato nelle città ed abbattere, anche, le emissioni dei singoli automezzi. Signor ministro, la invito a proporci, dopo l'estate, una pianificazione che quantifichi anche le conseguenze dell'evoluzione del sistema dei trasporti nel nostro paese, non solo in relazione agli indirizzi del piano dei trasporti, ma anche in relazione al contenimento delle emissioni, previsto a Kyoto.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Realacci, che, come sempre, ha dato un contributo importante al dibattito della Commissione. L'indagine conoscitiva su Kyoto prevede già un'audizione del ministro Lunardi riguardante questi temi. Inoltre, in precedenza dovremo esaminare la legge obiettivo, che dopo l'esame al Senato passerà alla Camera: anche in tale sede approfondiremo le priorità a cui l'onorevole Realacci ha fatto riferimento.

MAURIZIO ENZO LUPI. Ringrazio il ministro per la relazione puntuale svolta. Intendo sottolineare alcuni temi che mi

sembra (forse per questioni di tempo ed anche per la stessa formazione del ministro) non siano stati toccati nel suo intervento e dovrebbero essere affrontati nel prosieguo dei lavori.

Ha ragione l'onorevole Realacci a dire che non bisogna votarsi allo spirito del flagellamento nel nostro paese; tuttavia i dati presentati dal ministro evidenziano una tendenza presente negli ultimi anni in Italia che ha reso impossibile destinare - o comunque ha determinato chi governava ad agire così - le risorse pubbliche ad alcuni settori piuttosto che ad altri. I dati citati dal ministro (come la graduatoria OCSE o il rapporto sui grandi investimenti infrastrutturali effettuati con il prodotto interno lordo che nel 2000 è pari all'1,5 per cento, contro il 2,5 per cento della media europea) evidenziano che si è scelto di destinare risorse pubbliche in alcuni settori piuttosto che in altri, e che si sono considerati - questa credo sia la questione politica di fondo e strategica su cui confrontarci - gli investimenti infrastrutturali solamente dal punto di vista dei costi e non valutando che essi permettono di rispondere ad un bisogno e di rendere il paese maggiormente competitivo. La destinazione della spesa pubblica ad un settore può rendere più o meno competitivo il paese: si tratta di considerare non soltanto il deficit, ma anche lo sviluppo legato alla destinazione diversificata di risorse. Sia la relazione del ministro, sia il programma della Casa delle libertà pongono attenzione ai temi ambientali, ma altrettanta attenzione alla possibilità di rendere il paese, il sistema Italia, più competitivo.

Dopo questa considerazione generale, affronto le tre questioni che debbono essere vagliate in maniera più precisa. In primo luogo, se è vero quanto affermato, deve essere chiaro che l'investimento della risorsa pubblica o la scelta strategica del Governo di liberare alcune risorse o semplificare determinate norme non valgono soltanto per l'investimento della risorsa pubblica, ma debbono permettere, contemporaneamente, di liberare tutte le risorse del paese. Altrimenti, si costruisce

un sistema monco, che non avrà la possibilità di procedere. Ad esempio, è giusto considerare come prioritaria nella legge obiettivo la realizzazione delle grandi infrastrutture, ma non risolveremo il problema se non considerassimo che i procedimenti che permettono di realizzare in maniera più celere le grandi infrastrutture debbono essere validi anche per la realizzazione, a livello decentrato e locale, delle infrastrutture stesse. Costruire il ponte sullo stretto di Messina risolve certamente un problema specifico ed anche generale, ma non risolve la questione della competitività e della risposta ai bisogni che il paese e le singole regioni hanno. Secondo me, sarebbe un errore non utilizzare quell'esempio come modello per un cambiamento normativo. Questo è un grosso limite della legge obiettivo, su cui il Parlamento dovrà confrontarsi.

La seconda considerazione riguarda un altro punto altrettanto strategico del programma della Casa delle libertà, oltre alla realizzazione delle grandi infrastrutture: la semplificazione normativa.

Se le risorse, sia pubbliche, sia private, non sono state adeguate, vuol dire che occorre rivedere la normativa. La legge Merloni, che ha avuto sicuramente alcuni pregi, anche perché approvata dal Parlamento in un periodo particolare come quello del dopo Tangentopoli, presenta oggi i suoi limiti. Non ho sentito nella sua relazione, signor ministro - sicuramente per motivi legati alla ristrettezza dei tempi -, indicare come obiettivo strategico quello della revisione complessiva di tale legge. Mi sembra, invece, che questo debba essere uno dei punti fondamentali.

L'altra osservazione che vorrei fare, alla quale ha già accennato l'onorevole Vigni, ma credo sia condivisibile da tutti, è relativa al grande tema della riqualificazione urbana, di cui dovrà occuparsi il dicastero che lei, signor ministro, dirige. In proposito, mi sembra necessario approfondire quali siano i punti strategici fondamentali che il Governo pensa di attuare, affinché la riqualificazione urbana, attraverso l'attribuzione dei poteri alle regioni e agli altri enti locali, possa procedere

nella giusta direzione. I precedenti Governi - non siamo pregiudizialmente contro tutto quello che è stato fatto in precedenza - hanno attuato alcune interessanti e intelligenti sperimentazioni dal punto di vista urbanistico (mi riferisco ai piani di riqualificazione urbana e ai PRUSST), i quali avevano una certa logica. Bisogna, pertanto, capire come questo Governo intende procedere e quali azioni vuole attuare.

Per concludere, vorrei far presente che non è stato trattato un tema che invece ritengo sia molto importante e che ha occupato in modo rilevante la precedente legislatura ma che il Parlamento, pur affrontandolo da tanti anni, non ha ancora risolto. Vedo qui alcuni parlamentari che hanno presentato sul tema delle proposte di legge: mi riferisco alla riforma della legge urbanistica. Le chiedo pertanto, signor ministro, di darci in merito una risposta, ovviamente non puntuale ma strategico-programmatica, perché questa prima audizione deve toccare tutti gli aspetti importanti della materia di nostra competenza.

Ci sarebbero forse altre considerazioni di carattere generale da effettuare, ma ritengo sufficiente in questa prima fase che siano chiariti gli aspetti di cui sopra.

PRESIDENTE. Considerato l'elevato numero di colleghi che hanno già chiesto di parlare, ritengo opportuno che il ministro risponda intanto alle domande poste fin qui, in considerazione del fatto che fra pochi minuti dovrà lasciare la Commissione. Compatibilmente con gli impegni del ministro e con la programmazione dei lavori dell'Assemblea, vedremo se sarà possibile prevedere il seguito dello svolgimento della presente audizione già per la prossima settimana.

PIETRO LUNARDI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con riferimento a quanto detto dall'onorevole Vigni sul piano generale dei trasporti, vorrei anzitutto far presente che il Governo lo ha attentamente considerato. Riteniamo che rappresenti un buon risultato ed un primo

esempio di programmazione seria, fatta in Italia: infatti, lo abbiamo preso come base di riferimento per i programmi futuri, perché non si può certamente accantonare un lavoro di quel tipo.

Vorrei, però, aggiungere che all'interno del piano generale dei trasporti, che comprende tutti gli interventi che il nostro paese dovrà attuare nei prossimi vent'anni, abbiamo fatto una cernita identificando tre tipologie differenti di opere, in base alle priorità, alla tempistica di intervento e ai problemi di mobilità esistenti nel nostro paese: opere di emergenza, opere di criticità e opere prioritarie, tenendo conto che il termine « prioritario » perde, oggi, di significato, in quanto attualmente non si discute più di priorità o meno di una opera, bensì di una vera e propria emergenza. Si tratta, infatti, di opere che il nostro paese avrebbe dovuto effettuare 10-15 anni fa. Ci troviamo, pertanto, in una situazione di piena emergenza, tale da indurci ad affrontare l'esecuzione di queste opere con lo stesso spirito con cui si affronta un incidente di protezione civile. Quindi abbiamo enucleato, all'interno di questo piano generale dei trasporti, le opere di emergenza vera e propria ed abbiamo affiancato ad esse un elenco di altre opere identificate nel programma di Governo della Casa delle libertà.

Sulla base di ciò, abbiamo proceduto ad effettuare delle valutazioni economiche e di tempistica, compilando delle schede tecniche per ciascuna opera per comprendere quale sia lo stato di avanzamento dei progetti (preliminare, definitivo o esecutivo), secondo le specifiche della legge Merloni. Le valutazioni economiche contenute in queste schede tecniche ci hanno poi consentito di effettuare un piano finanziario, ai fini del reperimento delle risorse necessarie. In proposito, le cifre fondamentali da tener presente sono: 180 mila miliardi e 236 mila miliardi, rispettivamente non comprensivi e comprensivi degli stanziamenti per gli interventi in tema di risorse idriche e idrogeologiche, a cui prima facevo riferimento nella mia relazione. All'interno di queste cifre sono compresi i 100 mila miliardi, che rappre-

sentano la copertura delle opere da avviare nel quinquennio 2002-2006, reperite per circa il 50 per cento da risorse private mentre per il restante 50 per cento da risorse pubbliche.

PRESIDENTE. Anche il dato contenuto nel DPEF fa riferimento proprio al quinquennio.

FABRIZIO VIGNI. Mentre i 237 mila miliardi farebbero riferimento a quanti anni?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* Non al quinquennio 2002-2006, perché per tale quinquennio la cifra relativa è di 100 mila miliardi, vale a dire circa 20 mila miliardi di spesa all'anno.

PRESIDENTE. Rappresenterebbero circa l'1,2 per cento del PIL.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* Con riferimento al quesito posto sul problema della riqualificazione urbana, vorrei far presente che il Governo è impegnato su questo tema sotto tutti i profili, con particolare riguardo al recupero della mobilità urbana, importante per i problemi di inquinamento ambientale che ne derivano. È intenzione del Governo, infatti, potenziare i trasporti sulla guida vincolata, come ad esempio le metropolitane. Ciò deve avvenire a tutti i livelli, anche nelle città di importanza minore, pur avendo stabilito delle priorità, che vedono i grandi centri urbani come Roma, Napoli, Bologna, Torino, Palermo e Genova sicuramente al primo posto. Vi è, inoltre, il problema della riqualificazione delle periferie dei centri urbani, su cui il Governo punta molto, perché oltre ai centri storici, già attentamente seguiti e protetti, occorre riqualificare soprattutto le periferie, da sempre trascurate. Pertanto, il discorso della riqualificazione va riferito a tutto il centro urbano: al centro storico, così come alla periferia. Per quanto riguarda gli incentivi fiscali, non sono ancora in grado

di fornire una risposta perché il Governo sta tuttora affrontando questo tema, ma propongo che si riprenda la questione a settembre, al fine di poter fornire dati più precisi.

Con riferimento al conflitto di interessi, posso affermare che ventiquattr'ore prima di giurare nelle mani del Presidente della Repubblica mi sono dimesso dalla mia società: ne sono, pertanto, completamente al di fuori. Sul futuro della società, invece, nel momento in cui sarà approvata la legge sul conflitto di interessi, mi adeguerò. Per il momento non aggiungo altro.

Con riferimento a quanto detto dall'onorevole Napoli relativamente al *project financing* e alla legge Merloni, come si può ricavare dalla mia relazione, si tratta di normative che vanno sicuramente riviste. In proposito, abbiamo già proceduto ad istituire, all'interno del ministero, una commissione che si sta occupando della revisione della legge Merloni con il contributo proveniente da tutti gli interessati: l'ANCE, l'AGI, l'OICE e così via. Sono, peraltro, disponibile ad accettare vostri suggerimenti su altri soggetti che possano fornire un contributo per la revisione di questa legge, che attualmente risulta paralizzante; forse poteva andare bene quando è stata approvata, in un periodo di caccia alle streghe...

FRANCESCO STRADELLA. È proprio per quello che non va bene: è una legge di polizia!

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Personalmente, ritengo che abrogare oggi una legge di quel tipo risulterebbe difficile; piuttosto, è necessario procedere ad una sua modifica in modo tale da renderla più attuale, nonché maggiormente conforme alle normative europee. Ad esempio, parlando ieri a Bruxelles con il commissario De Palacio, ho avuto proprio l'impressione che, su questi temi, il nostro paese non sia molto allineato con le tendenze europee.

Sarebbe, pertanto, opportuno che l'Italia si adeguasse alla normativa europea: potremmo, allora, cominciare a parlare di

project financing, di *general contractor* e così via. Vorrei aggiungere che quando ieri ho fatto presente al commissario De Palacio gli sforzi che stiamo facendo per creare questo nuovo strumento, la legge obiettivo, al fine di rilanciare le opere effettivamente necessarie, ella ha apprezzato molto i nostri sforzi e mi ha accennato la sua intenzione di accogliere, anche in sede europea, come punto di riferimento i suggerimenti sulla legge obiettivo. Pertanto, se qualcuno temeva che questo strumento potesse presentare delle incompatibilità con la normativa comunitaria vorrei rassicurarlo: sembra invece che a livello europeo vi sia la massima apertura in questo senso, proprio perché anche gli altri paesi hanno gli stessi problemi. Quando infatti negli altri paesi devono essere compiute grandi opere, nasce il problema di effettuarle in tempi brevi senza danneggiare l'ambiente e le prerogative degli enti locali. Pertanto questo è un tema su cui occorre lavorare tutti insieme a livello europeo, perché è conveniente per tutti trovare una soluzione.

Sul discorso delle Olimpiadi invernali del 2006 a Torino, il Governo è consapevole che si tratta di un aspetto importantissimo che va attentamente seguito. Sul fronte dei finanziamenti cercheremo di trovare, all'interno delle prossime leggi finanziarie, da qui al 2006, la forma opportuna per finanziare sia gli impianti di risalita sia le opere viarie.

Con riguardo al progetto Alpetunnel della Val di Susa, la commissione intergovernativa che si è riunita ieri ha recepito il suggerimento del Governo di ridurre i tempi della progettazione da sei a tre anni. Però, i francesi stanno assumendo un atteggiamento, anche se non proprio ostruzionistico, comunque di disattenzione. Ho saputo proprio ieri che i francesi stanno cercando di potenziare la linea a nord delle Alpi e ciò anche a causa dei ritardi del nostro paese; difatti - e in proposito proprio questa mattina ho sollecitato le Ferrovie dello Stato - i francesi ci hanno incolpato di non aver fornito i tracciati definitivi in Italia e, per questo hanno ritardato tutto l'iter. Quindi, con la

scusa dei nostri ritardi c'è il rischio che i francesi passino a nord delle Alpi e ci lascino fuori dall'asse est-ovest. È un problema importante e serio; in proposito domani sarò a Parigi per parlare con il ministro Gayssot e cercherò di capire quali siano gli orientamenti in materia. Mentre i francesi hanno un atteggiamento passivo sulla Torino-Lione, tentano invece di accelerare i tempi per la realizzazione del tratto che passa a nord delle Alpi.

Ritengo che ciò rappresenterebbe un danno enorme per tutti. Occorre, pertanto, sia da parte del Governo sia da parte delle forze di opposizione, che vi sia uno sforzo comune perché altrimenti il nostro paese rischia di perdere una grande occasione.

PRESIDENTE. È il sistema paese che la perde!

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Esattamente. Su questi temi dobbiamo quindi essere compatti, proprio come lo sono i francesi. Nell'incontro di domani cercherò anche di ottenere la fissazione di una data per la riapertura del traforo del Monte Bianco, al momento da noi fissata per il 15 novembre; occorre, pertanto, vedere se anche i francesi sono d'accordo. Anche questo aspetto è molto importante per il nostro paese, perché la ritardata riapertura di quel traforo incide fortemente sull'economia nazionale: pensiamo ad esempio alla regione Valle d'Aosta, che ha perso circa settantamila miliardi a causa di tale chiusura. Stiamo, quindi, operando al fine di poter accelerare i tempi anche a livello europeo, ma ritengo che sia necessario nel nostro paese molto consenso e senso di aggregazione a tutti i livelli. È una raccomandazione che faccio, che ognuno può poi interpretarla come crede.

Con riferimento a quanto accennato dall'onorevole Pepe per la tratta Salerno-Reggio Calabria, vorrei dire che per Natale saranno aperti i primi 100 chilometri. Ritengo che i lavori, se pur a rilento, siano comunque a buon punto. In proposito, ho chiesto che si facciano anche i turni di notte, proprio perché la Salerno-Reggio

Calabria rappresenta una vera e propria emergenza. Sono consapevole che ciò farà aumentare i costi, perché occorrerà dare incentivi alle imprese ed è per questo che ho comunque raccomandato all'ANAS di erogarli, perché è inutile continuare a lavorare otto ore al giorno con tre operai piuttosto che con trenta. È, infatti, necessario procedere con un'accelerazione molto forte. Prendo, peraltro, in considerazione quanto detto dall'onorevole Pepe sul fatto che un'altra soluzione potrebbe essere quella di rivedere in futuro alcune parti del progetto, introducendo i cosiddetti *bypass*. In proposito, l'ANAS sostiene che se concediamo i finanziamenti che ancora servono, pari all'incirca a 6-7 mila miliardi, per arrivare agli 11 mila necessari, potremmo essere in grado di completare i lavori nei primi mesi del 2005. Dobbiamo, perciò, valutare se convenga non modificare il progetto, accettando gli inconvenienti che ci sono ma tentando almeno di completare per il 2005 l'opera già avviata, oppure realizzare in certe zone dei *bypass*, come suggeriva l'onorevole Pepe, ricorrendo al *project financing*. Può darsi che questa sia una soluzione fattibile e il Governo intende esaminarla al più presto; ad ogni modo, si potrebbe anche valutare l'ipotesi di procedere contemporaneamente nelle due direzioni, in quanto potrebbe essere una buona idea continuare con il progetto e allo stesso tempo effettuare anche un solo *bypass*.

Con riferimento a quanto detto dall'onorevole Realacci sul piano generale dei trasporti, assicuro nuovamente che esso è già stato preso in considerazione dal Governo, stabilendo comunque, all'interno di esso, delle emergenze. Se infatti riusciremo finalmente a completare la Tirrenica, l'Adriatica e la dorsale daremo continuità al sistema di trasporto in Italia. Per questo, all'interno del piano generale dei trasporti, abbiamo cercato di perseguire l'obiettivo della continuità delle infrastrutture, sia ferroviarie sia stradali.

Per quanto riguarda le emissioni di CO₂ e gli accordi di Kyoto, ritengo giusta l'osservazione dell'onorevole Realacci, e cioè che lo sviluppo delle infrastrutture

debba tener conto anche di tali limitazioni. Stiamo operando in questo senso. Anche per ciò che concerne il traforo del Monte Bianco abbiamo agito in tale maniera e stiamo utilizzando i parametri francesi per capire quante autovetture e quanti camion possono transitare contemporaneamente all'interno della galleria. Credo quindi che, d'ora in avanti, sarà un obbligo svolgere queste valutazioni. È ovvio che ciò si ottiene, però, attuando quello che ho cercato di indicare nella relazione, cioè potenziando il sistema su rotaia e quello a guida vincolata nei centri urbani. Ciò rappresenta il primo problema da affrontare e lo stiamo facendo. È certo che, nell'intervallo temporale di venti o trent'anni nei quali non saremo pronti, occorre ammodernare le strutture viarie, poiché non si possono più tollerare le file che vi sono ogni giorno a Mestre, sulla Bologna-Firenze o in altri luoghi. Non so cosa ne pensiate voi, ma credo che su tali argomenti occorra prestare un minimo di attenzione, poiché la gente non accetta più questo che — al di là dei 6700 morti l'anno — è ormai diventato un flagello.

Rispondendo all'onorevole Lupi, sono d'accordo con lui soprattutto sull'opportunità di mutuare, se si troverà un accordo sulla legge-obiettivo per le grandi infrastrutture, alcuni concetti di tale legge anche sulle opere minori e, nello stesso tempo, sulla necessità di modificare la legge Merloni (il che ci consentirà di tener conto anche delle esigenze locali). Oggi stiamo chiedendo a tutti i presidenti delle regioni quali siano le esigenze e le emergenze locali: ciò non si era potuto fare in fase elettorale perché i presidenti non rispondevano. Non basta, quindi, realiz-

zare le grandi opere per completare la rete infrastrutturale sia ferroviaria sia autostradale; occorre intervenire in quei nodi locali che in Italia sono tanti e avere lo strumento adatto per risolvere immediatamente tali problemi. Su questo siamo perfettamente d'accordo.

Per quanto riguarda la riqualificazione urbana, sono state realizzate dal Governo precedente delle buone cose, come ad esempio il PRUSST: le stiamo riprendendo e continuiamo su tale strada. È certo che non rifiutiamo ciò che di valido è stato fatto: oggi chi sa proporre buoni progetti non fa altro che contribuire allo sviluppo del paese. La riforma della legge urbanistica è un altro tema che ci siamo posti: sarà seguita e realizzata perché sappiamo che essa costituisce una carenza che cercheremo di colmare.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro ed esprimo l'auspicio che il seguito di questa audizione possa aver luogo la prossima settimana, compatibilmente con il calendario dei lavori dell'Assemblea, come definito dalla Conferenza dei presidenti di gruppo.

Il seguito dell'audizione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 16.20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 12 settembre 2001.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO