

La seduta comincia alle 14,25.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Seguito dell'audizione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Pietro Lunardi, sugli orientamenti programmatici del suo dicastero nel settore delle infrastrutture e dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, il seguito dell'audizione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Pietro Lunardi, sugli orientamenti programmatici del suo dicastero nel settore delle infrastrutture e dei lavori pubblici.

Ringrazio il ministro per la sua presenza ed avverto i colleghi che, poiché il ministro non è disponibile, per altri impegni, a proseguire l'audizione dopo il termine della seduta dell'Assemblea, è necessario concentrare i nostri lavori nel breve tempo che abbiamo a disposizione, fino alle 15. Vi invito quindi alla massima sintesi.

MAURO CHIANALE. Cercherò di essere sintetico. Signor ministro, vorrei prendere in esame una questione che lei ha già affrontato qualche tempo fa riguardo alla

zona dell'Eporediese, nella quale si sono verificate ben due alluvioni, che si può attualmente identificare con il nodo idraulico di Ivrea. Si sono verificate pesanti conseguenze per tutta la conurbazione della zona di Ivrea, con gravi danni agli abitanti e gravi disagi alle popolazioni. In entrambi gli eventi, il sistema autostradale è stato sommerso a monte di Ivrea, nei comuni di Banchette e Salerano ed a Pavone; in quest'ultimo territorio il comune ha riportato consistenti danni. Il rilevato dell'autostrada costituisce un grave ostacolo al deflusso delle portate di piena, fonte di inondazioni su parti dell'abitato, nonché di crepe della bretella Santhià-Ivrea. Nel corso dell'ultima alluvione, risalente al 15-16 ottobre scorso, nelle zone contigue ad una cascina, la carreggiata a nord, da Santhià a Ivrea, è stata tagliata dalla furia delle acque e a tutt'oggi è inagibile. L'intervento su questa tratta non può limitarsi ad un semplice ripristino, ma deve essere significativo. Esso, in parte, è costituito dalla prima fase di attuazione di un programma di adeguamento dell'intero sistema autostradale, che deve realizzarsi nel rispetto delle norme idrauliche, di quelle dettate dall'Autorità di bacino del fiume Po e delle soluzioni e trasformazioni specificamente indicate nel piano di assetto idrogeologico.

La società ATIVA, concessionaria della gestione dell'autostrada, ha predisposto il progetto di intervento. L'urgenza di intervenire è, ovviamente, palese; l'auspicata riapertura del traforo del Monte Bianco — che sappiamo essere ormai prossima — ne accentua la necessità.

Affinché l'intervento possa essere attivato, sarebbe opportuno conoscere i rapporti convenzionali che intervengono tra la società ATIVA e l'ANAS, che è l'ente

concedente. Vorrei avere dunque notizie sulla situazione dei finanziamenti e sullo stato delle decisioni riguardo i famosi «bialluvionati», che sono visibilmente preoccupati perché il periodo autunnale si avvicina e quindi temono il ripetersi degli eventi alluvionali.

GIULIANA REDUZZI. Ho preso la parola soprattutto per porre all'attenzione del Governo il tema della normativa sugli appalti, riguardo alla rimozione degli ostacoli di natura burocratica che ancora adesso bloccano alcune importanti opere pubbliche. Tale argomento è contenuto nella legge obiettivo, per cui potremo entrare nel merito successivamente.

Volevo porre una domanda su un'altra questione: sono previsti in tempi brevi le attribuzioni delle risorse umane e finanziarie alle province oggetto del trasferimento di competenza dall'ANAS?

LUCA MARCORA. Non sono membro di questa Commissione ma, in quanto parlamentare di Parma — Collegno, vorrei porre una domanda al ministro in merito alla strada Massese ed alla variante di Ranzano. Mi risulta che già al Senato (in sede di Commissione) è stata avanzata una richiesta di stralcio concernente questo progetto, per quanto riguarda il trasferimento delle competenze sulle strade dall'ANAS alla regione. Volevo sapere se il ministro aveva intenzione di assecondare tale richiesta, nel senso che vi sono vari motivi per stralciare la previsione relativa a questa variante, dal passaggio dall'ANAS alla regione: si tratta di una strada interregionale, perché collega la nostra regione con la Toscana; si tratta di una zona sismica e quindi essa potrebbe essere l'unica via di fuga in caso di eventi sismici in quella zona; si tratta di un progetto già cantierabile.

Lei, signor ministro, conosce sicuramente la storia: il progetto era già stato approvato, ma la variante del progetto ne ha ritardato i tempi non consentendo all'ANAS di iniziare i lavori; in seguito è intervenuto il passaggio alle regioni. So che nel piano triennale 2000-2003 non è previsto un finanziamento per questa

strada perché, evidentemente, si prevedeva il passaggio alle regioni. Nell'auspicare questo stralcio, impedendo dunque il passaggio alle regioni della strada Massese e della variante di Ranzano, per i motivi che prima citavo, volevo conoscere le intenzioni e gli orientamenti del ministro e soprattutto se, nel caso di stralcio, fosse possibile prevedere, con un aggiornamento al piano 2001-2003, il finanziamento di questa variante.

ERMETE REALACCI. Signor ministro, vorrei porre due questioni. La seconda è più semplice e spero che riceva una risposta positiva, mentre la prima è più delicata. Come forse sa, con il collega Gentiloni ho presentato un'interrogazione in merito alla riunione che lei ha tenuto alla fine di luglio con l'AGI, l'Associazione grandi imprese. Chiedo di sapere se, come a me risulterebbe, in questa riunione si è discusso anche dell'iter parlamentare della legge che adesso giunge al nostro esame, delle modifiche della cosiddetta legge Merloni e di una suddivisione eventuale dei lotti della Salerno-Reggio Calabria.

Ministro, le dico con franchezza che non penso che nel suo comportamento vi siano elementi che ci fanno tornare ad epoche a cui, credo, nessuno di noi vuole tornare, ma credo che questo tipo di attività (ed atteggiamento) sarebbe stato assolutamente legittimo se ci fosse stata una consultazione di soggetti vari, incluso il resto del sistema delle imprese, gli enti locali, le regioni. La preoccupazione che vorrei esprimere riguarda il fatto che in questa vicenda, così come in altre (ministro, alludo anche alla sua battuta sulla mafia, alla quale sono sicuro lei non intendesse imprimere un certo significato), ci sono atti ed affermazioni che possono generare aspettative ed idee che fanno tornare indietro questo paese rispetto a periodi difficili; ciò riguarda anche la cosiddetta legge Merloni che, sicuramente, contiene elementi che è necessario modificare, relativamente ai grandi e, soprattutto, ai piccoli appalti. Bisogna ricordare che l'origine di queste normative era legata alla necessità di mettere il nostro paese

relativamente al riparo da metodologie che avevano prodotto non solo consistenti danni economici alle casse dello Stato, ma situazioni anche molto peggiori.

La seconda questione che vorrei porre è relativa ad una vicenda particolare, che però ha caratteristiche più generali, che riguarda Agrigento; il comune è commissariato perché è stato eletto un sindaco noto difensore degli abusivi della Valle dei Templi, condannato in primo grado per questa sua attività. Il commissario del comune ha chiesto l'intervento della direzione competente del ministero, che era stata istituita dall'ex ministro Nerio Nesi: infatti, nel comune di Agrigento si trova una lottizzazione abusiva molto estesa, circa 300 mila metri quadrati di terreno sul mare, in cui - con un meccanismo abbastanza usato in tutta la Sicilia, spacciando la costruzione di ville per attività industriali connesse all'agricoltura e passando da una edificabilità, su duemila metri quadrati, di circa 20 metri quadrati, ad una edificabilità di circa 200 metri quadrati per piano - si è avviata la costruzione di molte case abusive.

Durante l'estate vi è stato il sequestro di 30 ville da parte della procura della Repubblica. Si tratta di un problema che riguarda Agrigento, ma, in via più generalizzata, anche molte situazioni siciliane. Il commissario del comune di Agrigento, che è un funzionario pubblico - di cui adesso non ricordo il nome - ha chiesto l'intervento della competente direzione del ministero. Credo che attuare tale l'intervento rappresenterebbe un segnale positivo, così come lo sarebbe avviare una verifica, implicante anche un rapporto con la regione, sul territorio siciliano riguardo ad altri casi che, da quanto mi risulta, sono abbastanza estesi in Sicilia.

PRESIDENTE. Do ora la parola al ministro per la sua replica.

PIETRO LUNARDI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Per quanto riguarda l'intervento dell'onorevole Chianale, che concerneva il nodo di Ivrea, posso dire che conosciamo la situazione e la settimana

prossima avrò un incontro sull'intera operazione con i responsabili e con i soggetti implicati nella soluzione del problema. Quest'ultimo è inerente alla variante: non è più una questione di ritocchi o di rimesione in sesto del rilevato, e vi è un complesso di interferenze tra le opere idrauliche e l'autostrada. Si organizzerà, quindi, un tavolo al quale parteciperanno il Ministero dell'ambiente, che è quello competente per la parte idrogeologica e fluviale, e quello delle infrastrutture e dei trasporti, per quanto riguarda le autostrade. Tale tavolo dovrà portare alla definizione di una vera e propria variante, che però non potrà essere attuata in tempi così brevi da permettere di realizzare l'opera prima dell'apertura del traforo del Monte Bianco. A tale proposito, il ministro francese Gayssot ha posto alcune difficoltà ma ha mantenuto le promesse che mi aveva fatto a Parigi nel mese di luglio e mi ha detto che fisseremo, nei primi giorni di ottobre, la data di apertura, che dovrebbe essere tra il 15 e il 30 novembre. Per tale occasione non si farà in tempo, ma avere sbloccato la situazione rappresenta comunque un grande risultato. Sicuramente entro giugno prossimo sarà pronto sia il progetto sia la definizione dell'opera. I finanziamenti saranno compresi nella legge finanziaria del prossimo anno. Ciò può rientrare - come iter approvativo - nell'ambito della legge obiettivo, al fine di avere un canale più rapido che eviterà di perdere tempo come in passato, in quanto tali opere rappresentano la risposta ad emergenze, non opere di carattere ordinario.

Per quanto riguarda la domanda dell'onorevole Reduzzi, volevo aggiornarla su quanto si sta facendo circa il trasferimento del personale dall'ANAS alle province. Lei sa che, dal punto di vista giuridico, i 15 mila chilometri di strade sono passati alle province e alle regioni dal 1° gennaio e che il 30 giugno costituiva il termine di scadenza per il trasferimento del personale. Alcune regioni hanno chiesto una proroga per poter attuare tale passaggio e hanno dato assicurazioni che entro la fine dell'anno esso sarà completato.

GIULIANA REDUZZI. E per quanto riguarda le risorse finanziarie?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per quanto riguarda le risorse finanziarie, stiamo ancora discutendo, in quanto vi sono molti problemi connessi. Non posso darle una risposta immediata ma - se lei lo ritiene opportuno - potrò darle nell'arco di un mese - non prima in quanto sono ancora in corso incontri su tale argomento - una risposta più precisa.

Per quanto riguarda la strada massese, conosco un po' il problema in quanto me ne hanno parlato i parlamentari della zona. Si tratta di una questione molto delicata perché sta isolando un paese intero: ho anche ricevuto alcune lettere di sollecito dal parroco del paese. Il problema è che questo tema sorge in un momento molto delicato di passaggio di competenze, nel quale il progetto è completato ma il finanziamento manca. Quest'ultimo, se dovesse determinarsi l'ipotesi di stralcio a favore dell'ANAS, dovrebbe rientrare nel programma del 2002-2003.

LUCA MARCORA. Con un aggiornamento.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Tale finanziamento ha un valore di una ventina di miliardi. Vorrei svolgere una considerazione che, secondo me, è molto importante: si possono recuperare 8 miliardi che erano stanziati per l'opera o per altre nella stessa zona - le saprò dare in seguito, se lei lo ritiene opportuno, indicazioni più precise - che potrebbero essere utilizzati per far partire l'operazione.

LUCA MARCORA. A livello di ANAS o di trasferimento delle regioni?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Da parte nostra non vi è una posizione precisa: l'importante è risolvere il problema. Se ciò si può fare più facilmente e rapidamente attraverso l'ANAS, possiamo risolverlo così,

altrimenti lo trasferiamo alla provincia. Si tratta di un problema di convenienze riguardo ai tempi.

LUCA MARCORA. Se posso esprimere un parere, il trasferimento all'ANAS permetterebbe maggiore fluidità se si accompagnasse ad un aggiornamento rifinanziato all'interno del piano 2002-2003, che attualmente non è previsto.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Però può essere reinserito all'interno del programma oppure si possono individuare somme all'interno degli stanziamenti già previsti. Non vi è una posizione precisa in tal senso: avevo chiesto di verificare quale fosse la strada più veloce per risolvere il problema. Se quella relativa ai tratti dell'ANAS è la più rapida, la seguiremo, in quanto lo stralcio relativo ad alcune strade è già stato effettuato in altri casi.

LUCA MARCORA. Quindi la possibilità esiste e dovrete valutarla?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, la dobbiamo valutare in quanto la situazione è in corso di definizione.

LUCA MARCORA. Quando pensa di poter dare una risposta?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Potrò darle una risposta entro circa 15 giorni.

Per quanto riguarda le domande dell'onorevole Realacci, volevo chiarire un aspetto. Ho avuto un insieme di incontri con gli operatori nell'ambito delle grandi infrastrutture - fra cui l'AGI e l'ANCE - in varie sedi e circostanze. In particolare, l'incontro con l'AGI, a cui lei ha fatto riferimento, era stato organizzato nello spirito di allertare le grandi imprese sull'utilizzo della legge obiettivo, nel senso che tale legge (che adesso è in discussione e vedremo se e quando sarà approvata) credo che dovrà procedere nel suo iter...

PRESIDENTE. Su questo può stare tranquillo!

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non voglio fare previsioni. Lei sa che uno degli aspetti più importanti della legge obiettivo è costituito dal problema dei soggetti: è inutile varare opere da 5, 8 o 10 mila miliardi se non esiste il soggetto del *general contractor*.

In Italia non vi è la cultura del *general contractor*; esiste qualche esempio, anche positivo, che si è verificato nell'ambito dell'alta velocità e dell'alta capacità e credo sia un buon modello. Ho sollecitato le grandi imprese - come ho già fatto in una riunione dell'ANCE - a creare tale soggetto. Se noi vogliamo compiere le grandi opere, come ad esempio il completamento della Salerno-Reggio Calabria, la variante di valico (altro esempio che potrebbe essere trasformato in *general contractor*), Mestre, il terzo valico Milano-Genova, i tratti mancanti sulla Tirrenica e sulla Adriatica (come la Romea e la Livorno-Civitavecchia), è necessario che esista questo soggetto, che prende in mano l'opera, che garantisce i tempi, i costi e la consegna allo Stato nell'arco di tempo stabilito.

Oggi, in Italia, mancano questi soggetti, che possono essere le grandi imprese collegate con le banche o con altre grandi imprese, provenienti dall'estero. Se le nostre imprese non si organizzano in un soggetto *general contractor*, vuol dire che vareremo opere per centinaia di miliardi che saranno compiute da imprese straniere. Nell'ambito della riunione sono stati fatti esempi, come sto facendo adesso; ma questo era il vero significato della riunione. In quel frangente, ho detto che, parallelamente al varo della legge obiettivo, metteremo in campo le modifiche necessarie alla legge Merloni. Oggi, la legge Merloni (che è stata fatta in un momento di caccia alle streghe)...

ERMETE REALACCI. Le streghe c'erano e non vorremmo che tornassero!

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Siamo d'accordo, però si passa da un estremo all'altro, da un permissivismo estremo a vincoli estremi. Bisogna trovare un equilibrio.

Oggi, anche la legge obiettivo rappresenta un momento di equilibrio tra un passato di caccia alle streghe ed il futuro. Tale equilibrio può essere ottenuto, ragionando su una rivalutazione o una rivisitazione della legge Merloni, in termini corretti, ed un affiancamento con la legge obiettivo: questo è il senso dell'operazione che stiamo compiendo, per dare attuazione a ciò che serve all'Italia. La legge obiettivo prevede che la Presidenza del Consiglio, di concerto con le regioni, definisca strategiche opere di interesse nazionale (sappiamo che completare certe arterie o finire determinati collegamenti è essenziale). Il secondo punto affrontato dalla legge obiettivo concerne la possibilità di intervenire non a progetto finito, ma nella parte preliminare del progetto, quando si «cala» l'opera sul territorio, momento in cui il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e il Ministero dei beni ed attività culturali hanno voce in capitolo; dopo l'*iter* prosegue senza problemi. Al terzo punto, la legge determina tempi certi per l'approvazione del progetto preliminare e del progetto definitivo: sei e sette mesi. Non v'è altro nella legge obiettivo; si tratta di uno strumento per ridare fluidità a ciò che nel passato è stato bloccato.

ERMETE REALACCI. Stiamo attenti al modo diverso di interpretare gli atti.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Tutto è fatto nel rispetto della normativa europea.

ERMETE REALACCI. No, mi riferivo anche agli incontri, come le frasi sulla mafia. Ripeto, sono sicuro che lei non intendesse dire certe cose, però vi può essere una interpretazione diversa da parte di altri soggetti.

PRESIDENTE. Molte volte sono i giornali...

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Però bisogna inserire la frase nel contesto. Anzi, si è trattato di una denuncia, perché nell'am-

bito di quel contesto ho asserito che porteremo lo stesso a compimento le opere e utilizzeremo tutti mezzi a nostra disposizione per realizzarle. Questo vuol dire che la mafia non la consideriamo, perché non deve essere un motivo di intralcio allo svolgimento dei lavori. Infatti, nell'ambito della legge obiettivo saranno stanziati finanziamenti che serviranno per istituire controlli da parte del Ministero dell'interno; quindi abbiamo verso ciò una attenzione specifica.

Per quanto riguarda la vicenda di Agrigento, cui accennava prima, se il ministero avrà la documentazione...

ERMETE REALACCI. L'ha già avuta.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Benissimo, mi ripropongo di verificare quando e in che termini è giunta, per svolgere un'indagine che va, sicuramente, a favore della legalità; infatti, sappiamo che l'abusivismo, in quella come in altre zone, è una piaga, sempre esistita, da combattere quotidianamente attraverso questi sistemi.

PRESIDENTE. D'altra parte, molte volte l'abusivismo nasce da carenze degli enti locali, che o non hanno piani regolatori oppure, una volta varati, non li applicano.

ERMETE REALACCI. Infatti, sarebbe bene non eleggere i sindaci che hanno favorito l'abusivismo!

PRESIDENTE. I problemi stanno da tutte le parti!

ERMETE REALACCI. Non lo dico polemicamente; è una considerazione di carattere generale. Nel passato, vi sono stati casi anche di elezione di sindaci di sinistra, che avevano favorito l'abusivismo, anche in Sicilia.

OSVALDO NAPOLI. Ma quando si impongono sette anni a fare un piano regolatore...! Scusate, ma oggi siamo nel 2001; è il discorso della caccia alle streghe, della legge Merloni o del *project financing*! Quando un comune, per fare un'opera da 300 milioni, è obbligato a seguire procedure che durano un anno...

ERMETE REALACCI. Sono d'accordo. Infatti, uno dei problemi della legge Merloni è agire anche sulle opere con importi al di sotto...

PRESIDENTE. Scusate, colleghi: vi ricordo che questa è un'audizione: non è la sede adatta per svolgere un dibattito che risulterebbe del tutto irrituale.

Ringrazio il ministro; fra l'altro, le sue dichiarazioni mi trovano pienamente concorde. Vorrei ricordare che la legge obiettivo dovrebbe far tornare una stagione che, nei primi anni dell'unità del nostro paese, ha permesso le costruzioni ferroviarie e, negli anni '50, la costruzione dell'autostrada del sole, utilizzando proprio meccanismi simili a quelli del *general contractor*. Infatti, al tempo dell'unità d'Italia, furono le società belghe, svizzere e tedesche a finanziare il sistema ferroviario italiano; oggi dobbiamo, anche con questi strumenti, far partecipare i capitali italiani fuggiti all'estero alla realizzazione delle opere necessarie al nostro paese.

Ringrazio ancora il ministro ed i colleghi intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,55.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 2 ottobre 2001.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

