

La seduta comincia alle 14,20.

Sulla pubblicità di 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).

Audizione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Pietro Lunardi, sull'attuazione della delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Pietro Lunardi, sull'attuazione della delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici.

Ricordo che, secondo quanto convenuto all'ambito dell'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi del 13 dicembre scorso, sarà previsto un solo intervento per gruppo per una durata non superiore ai tre minuti. Al termine di tali interventi il ministro potrà replicare.

Prima di dare la parola al ministro, vorrei spiegare i motivi dell'audizione. La preoccupazione di tutti, maggioranza e opposizione, è di far sì che l'appuntamento del rilancio delle infrastrutture nel nostro paese rappresenti un'occasione per il rilancio di tutta l'economia italiana in un contesto congiunturale che - come si sa -

è estremamente difficile. Credo che lo sforzo di tutti, a livello di Governo nazionale, di regioni ed enti locali, debba essere quello di fare in modo che la realizzazione delle infrastrutture, selezionate sulla base della collaborazione e del contraddittorio tra il ministro e le singole regioni, sia avviata il più rapidamente possibile e che i cantieri si aprano. Credo che, dal punto di vista dell'economia, anche la sola riapertura dei cantieri, o comunque l'avvio della procedura finalizzata a ciò, metta in moto delle aspettative che forniscono una spinta importante al sistema economico e, quindi, al rilancio dell'occupazione. Mi auguro che il Governo, avendo ormai a disposizione la cosiddetta legge obiettivo, alla vigilia dell'avvio, con un decreto del CIPE, dei lavori e degli impegni per gli anni 2002-2003, si faccia carico soprattutto della riapertura dei cantieri affinché essa si realizzi il più rapidamente possibile.

Ringrazio il ministro per la sua disponibilità e gli do subito la parola.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor presidente, onorevoli deputati, vi ringrazio per l'invito che mi avete rivolto. So che non abbiamo a disposizione molto tempo, ma cercherò di prospettare un quadro di quanto è stato realizzato per giungere alla cosiddetta legge obiettivo, dei contributi più importanti di tale legge e delle schede che oggi alle ore 15 saranno all'esame preliminare del CIPE e che saranno presentate entro la fine della settimana.

Ritengo utile prospettare un primo bilancio di quanto il mio ministero ha realizzato in questi primi sei mesi, in quanto credo che il lavoro finora svolto

costituisca, quanto meno, un primo concreto segnale della volontà di tutti di realizzare quell'offerta infrastrutturale organica che il paese richiede ormai da molti anni. Sono convinto, infatti, che l'approvazione della cosiddetta legge obiettivo finalmente potrà concorrere ad annullare in modo decisivo l'assurda logica del non fare, l'assurda catena di responsabilità che, ad esempio, ha fatto sì che nel nostro paese si siano spesi in interventi di infrastrutturazione primaria, nell'ultimo decennio, 205 mila miliardi di lire in meno rispetto agli altri paesi dell'Unione europea.

Il merito dell'approvazione della legge non va, a mio avviso, solo a chi si è reso artefice di una simile rivoluzione copernicana nei processi di infrastrutturazione del paese, ma anche a chi ha consentito che tale provvedimento venisse approvato, con le opportune correzioni, in soli 120 giorni, cioè ai parlamentari che hanno compreso non solo l'importanza del provvedimento, ma anche l'esigenza improcrastinabile del paese di disporre di un'offerta infrastrutturale efficiente. Come ho già detto in Assemblea, il ringraziamento va ai parlamentari sia della maggioranza sia dell'opposizione: molti tra questi ultimi sicuramente hanno recepito e condiviso le finalità dello strumento in quanto convinti non solo dell'efficacia, ma anche dell'urgenza di rendere l'Italia simile agli altri paesi dell'Unione europea. Questo nuovo provvedimento trova però anche una base programmatica che, sin dal gennaio del prossimo anno, potrà consentire l'avvio concreto di azioni progettuali mirate, di interventi complessi sul territorio. Una base programmatica che entro questa settimana, proprio nel rispetto dell'articolo 1, comma 1 della cosiddetta legge obiettivo, consentirà l'avvio organico di una prima serie di iniziative. Illustrerò ora come si è pervenuti a questo impianto programmatico e quali sono i riferimenti chiave di un simile impianto. È utile, quindi, ripercorrere in modo sintetico le fasi che hanno consentito tale risultato.

La volontà del Governo ha avuto un ruolo di primo piano. In occasione del

dibattito sulla fiducia il Presidente del Consiglio prospettò le linee guida dell'intero impianto programmatico e preannunciò che, per supportare una simile iniziativa, il Governo avrebbe prodotto, tra i primi atti, un apposito strumento che ne consentisse un'organica e tempestiva attuazione. Per quanto riguarda l'organizzazione strutturale del programma, si è cercato di dare un'impostazione definendo sette distinti ambiti al cui interno canalizzare i vari interventi. In particolare, tali sette ambiti sono così caratterizzati: corridoi stradali ed autostradali; corridoi ferroviari; *hub* aeroportuali, portuali ed interportuali; sistemi urbani metropolitani; assetto idrogeologico; risorse idriche; sistemi irrigui; infrastrutture energetiche.

Si è provveduto quindi alla definizione dei costi dei vari interventi e dei tempi necessari per attuarli. L'arco temporale dell'intera operazione è riconducibile al decennio e l'importo globale è risultato pari a 236 mila miliardi di lire. Si è definito il quadro delle esigenze finanziarie, il quadro delle risorse disponibili e la possibilità di accesso al capitale privato e ai fondi dell'Unione europea. In tale operazione, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, è stato possibile pervenire alla seguente articolazione (che voi già conoscete). Del valore globale di 236 mila miliardi di lire, 65 mila miliardi dovranno essere finalizzati direttamente dal capitale privato, circa 50 mila miliardi attraverso i fondi strutturali dell'Unione europea (QCS) e circa 121 mila miliardi con i finanziamenti pubblici. In particolare, in ordine a tale ultimo importo, sono previsti nell'ambito di leggi pluriennali di spesa circa 28 mila miliardi. Alla luce di tale quadro, è emerso che le risorse da reperire nell'ambito della finanza pubblica, nel prossimo quinquennio, ammontano a circa 56 mila miliardi di lire (circa la metà dei 121 mila sopra menzionati).

Sempre di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, tale quadro programmatico è stato riportato all'interno del documento di programmazione economico-finanziaria ed, in particolare, all'interno di tale documento è stato pre-

visto un impegno di risorse pubbliche pari a 50 mila miliardi di lire nel quinquennio. Tale quadro economico-finanziario ha consentito poi l'inserimento nel disegno di legge finanziaria per il 2002 di una apposita posta finanziaria pari a 15 mila miliardi nel triennio 2002-2004. È stato, quindi, sottoposto ad ogni singola regione il quadro programmatico e, con ognuna di loro, insieme con il ministro per gli affari regionali, si è verificata la coerenza dei singoli interventi con la pianificazione regionale recependo, in modo capillare, una serie di implementazioni e di riletture che hanno consentito l'identificazione di un primo programma di interventi non solo organico, ma anche in grado di essere concretamente realizzato, una volta approvato dal CIPE.

Nel rispetto della cosiddetta legge obiettivo si sono anche predisposte, per ogni singolo intervento, le apposite schede al cui interno è possibile leggere lo stato della progettazione, la dimensione economica, le modalità attuative, l'accesso alle risorse, i tempi di realizzazione. Tali schede faranno parte integrante della delibera che il CIPE dovrebbe approvare entro il 31 dicembre 2001. È stata verificata la coerenza del contratto di programma che regola i rapporti tra le Ferrovie dello Stato e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il programma di Governo; sono state formulate una serie di varianti programmatiche ed una rivisitazione sostanziale dei tempi previsti per la realizzazione delle opere. Tali variazioni saranno pertanto inserite in un apposito *addendum* al contratto di programma. Tale *addendum* sarà sottoposto all'approvazione del CIPE entro il mese di febbraio del 2002. È in corso, infine, un'articolata verifica del piano triennale dell'ANAS, sia per verificarne la coerenza con il piano del Governo, sia per rivalutare le priorità, sia, infine, per riconsiderare in modo sostanziale i tempi di attuazione delle opere.

Ha preso corpo così un articolato sistema di progettualità e di interventi che possono trovare giusta allocazione in precisi ambiti tematici e che consentono l'at-

tivazione di un volano di risorse aggiuntive per il 2002 pari a circa 5 mila miliardi di lire, di cui 300 miliardi circa per analisi di fattibilità e progettazioni preliminari e definitive. Questi 5 mila miliardi si aggiungono alla capacità annuale di spesa, che era di circa 12 mila miliardi, per giungere ad una capacità complessiva di spesa pari a circa 17 mila miliardi. Sulla tematica della progettazione ritengo utile ricordare che negli ultimi 15 anni il paese non solo non ha praticamente fatto nuovi ed importanti investimenti infrastrutturali, ma non è stato neanche messo nelle condizioni di poter predisporre un parco di progettazioni tecniche adeguatamente qualificate. Per rimettere in moto un grande ciclo di investimenti bisogna dunque velocemente ripartire dalla redazione di buoni progetti che ci facciano eseguire in tempi certi e a costi certi buone opere. In particolare, i macroambiti tematici sono i seguenti.

All'interno del sistema dei valichi vi sono i valichi ferroviari del Frejus, del Sempione, del Brennero ed il valico stradale del Monte Bianco.

Nell'ambito del corridoio plurimodale padano oltre all'asse ferroviario ed autostradale è previsto anche l'asse pedemontano. Punti critici di tale corridoio, che tra l'altro costituisce un asse portante per l'Europa in quanto con il suo prolungamento fino a Kiev rappresenta il corridoio comunitario n.5, sono l'asse autostradale Brescia-Bergamo-Milano, il passante di Mestre (quindi il corridoio est-ovest del nord Italia).

All'interno del corridoio Genova-nord Europa (dal mare verso il centro Europa) senza dubbio il terzo valico dei Giovi rappresenta l'opera chiave dell'intero intervento, insieme alla risistemazione del traforo del Sempione.

Quanto al corridoio plurimodale tirrenico, è previsto, tra l'altro, il completamento funzionale dell'asse ferroviario Genova-Ventimiglia, l'asse autostradale Cecina-Civitavecchia, l'alta capacità ferroviaria Napoli-Reggio Calabria e la realizzazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, il

completamento dell'autostrada Messina-Palermo, il completamento dell'asse ferroviario Messina-Palermo.

All'interno del corridoio plurimodale adriatico sono previsti, tra l'altro, il completamento funzionale dell'asse ferroviario Bologna-Lecce, la realizzazione dell'asse stradale Ravenna-Venezia (Nuova Romea) ed il completamento della tratta autostradale Teramo-Giulianova.

Nell'ambito del corridoio plurimodale dorsale dell'Italia centrale sono previsti, tra l'altro, il completamento dell'asse ferroviario ad alta capacità Milano-Bologna-Firenze-Roma, la realizzazione della variante di valico autostradale Firenze-Bologna (che partirà fra pochi mesi) e l'adeguamento di un tessuto di reti stradali di supporto al corridoio, tra cui la tratta Modena-Lucca e il sistema di attraversamento nord-sud dei valichi appenninici.

All'interno del corridoio plurimodale Tirreno-Brennero ed Adriatico-Brennero (tutta la parte che da Venezia va al Brennero e da Genova-La Spezia va al Brennero) sono previsti sia gli assi ferroviari La Spezia-Parma-Verona-Brennero e l'asse Bologna-Verona-Brennero, sia l'asse autostradale La Spezia-Parma-Verona-Brennero.

In merito al ponte sullo stretto di Messina, per evitare che ancora una volta un obiettivo strategico diventi una bandiera soltanto legata a schieramenti temporali, si è cercato di identificare in modo analitico i tempi che ci distanziano realmente dall'avvio dei lavori. Purtroppo si è avuto modo di appurare che in assenza di strumenti adeguati e di una vera riorganizzazione dei soggetti responsabili dell'intera operazione i tempi sarebbero stati superiori ai 55 mesi; si è quindi verificato ogni segmento temporale e si è riusciti a contenere la fase progettuale del ponte dai 21 mesi iniziali ad appena 16 mesi e la fase legata all'approvazione finale del progetto ed alla consegna dei lavori dai 30 mesi previsti a circa 22 mesi; in tal modo si è passati da 51 mesi a 38 mesi per la posa della prima pietra. Questa presa di coscienza non è una dichiarazione pessimistica ma finalmente iden-

tifica chiari luoghi di responsabilità, chiare procedure tecnico-amministrative e, soprattutto, responsabilizza chi deve giornalmente verificare che tutto ciò accada e accada in modo da consentire entro il primo semestre del 2004, utilizzando lo strumento della legge obiettivo, l'avvio dei lavori.

Accanto a questo lavoro, mirato essenzialmente al contenimento dei tempi, vi è stata un'altra attività di tipo economico-finanziaria mirata essenzialmente a dare non solo certezze sulle modalità di accesso alle risorse ma anche a ricercare di possibili modelli gestionali dell'intera iniziativa. Oggi possiamo in realtà dichiarare che non solo la decisione sulla realizzazione del ponte rappresenta finalmente una scelta irreversibile, ma che tale decisione è finalmente supportata da precisi e misurabili momenti attuativi.

Vi è poi il progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia (sistema MOSE) dove si è passati finalmente dall'approccio teorico a quello pragmatico su un tema vitale per un patrimonio mondiale quale la laguna veneta. È opportuno ricordare che sono passati più di 35 anni dall'alluvione che ha sconvolto Venezia e la sua laguna nel novembre del 1966: trentacinque anni di studi, di progetti, di discussioni, di scontri politici per stabilire che fare, riuscendo però in 35 anni a non fare nulla. Finalmente, nel corrente mese di dicembre, l'apposito comitato previsto dalla legge n.798 del 1984, dopo una serie di riunioni propedeutiche tenutesi in questi ultimi tre mesi, ha finalmente dato il via libera alla progettazione esecutiva delle opere mobili nella nuova configurazione presentata dal Magistrato alle acque di Venezia. Prende corpo così uno dei più rilevanti interventi di tutela ambientale mai avviato al mondo in un territorio così vasto, complesso e ricco di significati per storia e cultura; nello stesso comitato è stato deciso di espellere in maniera definitiva le petroliere dalla laguna veneta, proponendo un progetto che prevede la costruzione di un'isola artificiale a 10 chilometri dalla costa adriatica che fungerà da attracco

alle stesse petroliere che non potranno più entrare in laguna, evitando così il ripetersi di catastrofi come quelle cui abbiamo già assistito in passato sia nel Mediterraneo sia nell'Atlantico.

All'interno dei corridoi trasversali e della dorsale appenninica sono presenti, tra l'altro, assi determinanti per il tessuto connettivo che caratterizza i collegamenti su ferro e su gomma del paese, quali gli assi ferroviari Orte-Falconara, Rieti-Passo Corese, gli assi viari Fano-Grosseto, il complesso sistema viario Marche-Umbria ed il cosiddetto quadrilatero di penetrazione interna, il sistema di collegamento centrale tra Tirreno ed Adriatico ed il sistema dorsale appenninico centro meridionale.

Per i sistemi urbani sono previsti interventi finalizzati a risolvere le esigenze non solo dell'ambito locale, ma di aree più vaste e strategiche per lo sviluppo del paese. Pertanto sono previsti interventi per l'ambito torinese, milanese, e per il sistema diffuso veneto, per il complesso nodo stradale, ferroviario e metropolitano di Genova, per il nodo di Bologna, di Modena e del sistema lineare romagnolo, per il nodo di Firenze, per il sistema complesso dell'area romana ancora priva di un sistema di trasporto integrato metropolitano efficiente e di un raccordo anulare coerente alle esigenze della domanda di trasporto, per il complesso sistema metropolitano regionale campano, per il nodo di Bari, per l'intera area metropolitana di Palermo, per quella di Messina e di Catania.

Vi è poi la piastra logistica euromediterranea della Sardegna: con tale denominazione si vuole intendere un sistema di piattaforme logistiche per lo sviluppo organico della rete autostradale del mare, un organico adeguamento degli impianti portuali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres e l'adeguamento delle reti stradali di collegamento con gli impianti portuali.

Per quanto riguarda gli *hub* portuali, tenuto conto di programmi già in corso di attuazione per quanto concerne la costruzione di infrastrutture portuali, si sono presi in esame soprattutto gli interventi

che consentono alle varie realtà portuali di diventare vere piastre logistiche attraverso interconnessioni funzionali sia su ferro che su gomma con l'intero assetto retroportuale. Sono così stati identificati interventi per il potenziamento delle infrastrutture di collegamento ai porti di Genova, Savona, La Spezia, Venezia, Trieste, Ancona, Civitavecchia, Napoli, Salerno, Taranto, Catania, Palermo, Messina e Trapani.

Per gli *hub* interportuali sono stati presi in esame, come per le realtà portuali, tutti quegli interventi che consentano una vera integrazione tra le varie piastre logistiche interportuali e l'intero sistema produttivo.

In merito agli *hub* aeroportuali, anche in questo caso si sono presi in esame soprattutto gli interventi mirati alla accessibilità degli impianti. Infatti anche in questo caso sono previsti, come per gli impianti portuali, appositi interventi, già coperti finanziariamente, di adeguamento. Tra le opere previste in questa fase compaiono quelle relative alla accessibilità ferroviaria a Malpensa, alla accessibilità ferroviaria agli aeroporti veneti, al completamento delle infrastrutture proprie e di accesso al sistema aeroportuale campano, al completamento degli impianti aeroportuali di Palermo e di Catania.

Per ciò che concerne gli schemi idrici sono previsti in questa fase una serie di interventi nel campo della infrastrutturazione idrica per risolvere l'emergenza nel Mezzogiorno. È questo un tema di particolare rilevanza sia per l'urgenza e l'organicità con cui va affrontato, sia per la capacità di spesa dei soggetti preposti alla realizzazione degli interventi.

Sono poi previsti altri interventi quali il piano strategico per la redazione dei sistemi informativi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il piano per l'assetto idrogeologico del territorio nazionale, il piano degli schemi irrigui, il piano degli interventi nel comparto energetico ed il piano degli interventi nel comparto delle telecomunicazioni

Come detto in precedenza, per il 2002 si prevede l'attivazione di circa 5 mila

miliardi di lire aggiuntivi a quelli previsti dai vari piani ordinari già previsti dalle varie amministrazioni responsabili; di tale volano aggiuntivo si prevede che una quota pari a circa 300 miliardi sia destinata alla fase progettuale.

Dopo l'approvazione del CIPE di questa prima impostazione programmatica, sarà mio compito esporre in questa sede, nei dettagli, l'intera operazione e, al tempo stesso, prospettare le cadenze temporali che caratterizzeranno la fase più spiccatamente amministrativa, legata cioè alla definizione dei decreti legislativi. In tutti i modi, ritengo opportuno, proprio in questa sede, ricordare che il piano che si sta cercando di attuare nel nostro paese intende creare le condizioni per un vero riequilibrio modale. Come è evidente, infatti, c'è una grande attenzione per le piastre logistiche marittime, soprattutto per i collegamenti tra tali piastre e la retroportualità, in modo da consentire lo sviluppo di ciò che da anni inseguiamo e non riusciamo ad attuare: le cosiddette autostrade del mare.

C'è una grande attenzione al completamento della rete ferroviaria ed alla realizzazione soprattutto dei valichi ferroviari; c'è una grande attenzione a far sì che il trasporto pubblico locale, oggi praticamente fermo ad una soglia di offerta bassissima (appena il 23 per cento), venga supportato da un'organica offerta di trasporto su guida vincolata. Un'offerta di trasporto davvero organica e plurimodale, infatti, è — a mio avviso — il miglior segnale per un corretto processo di sviluppo compatibile.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Lunardi e lo invito a depositare la relazione in modo da permetterne la distribuzione a tutti i colleghi. Trattandosi di un elenco di opere specifiche, è bene che ciascuno la guardi attentamente.

Ricordo ancora che, dati i tempi stretti a nostra disposizione, è previsto un intervento per gruppo, per non più di tre minuti ciascuno.

Do ora la parola ai deputati che vogliono porre domande al ministro.

ERMETE REALACCI. Signor ministro, lei ci ha presentato un piano di opere estremamente complesso, che va molto al di là delle risorse finora stanziato dallo Stato o previste in questa manovra finanziaria. Si tratta di un elenco vastissimo: ho fatto un calcolo che, al costo di 10 miliardi ad opera, avremmo già un importo superiore alle somme che lei ha proposto vengano investite nei prossimi anni. Sarà interessante verificare questo piano, quando saranno forniti gli indici di priorità e lei ci porterà un elenco completo delle opere, indicandoci il punto di partenza. In questo caso, lei ci ha descritto un *mare magnum*, con cui è difficile fare i conti.

Peraltro, signor ministro, è stata nuovamente presentata un'ipotesi molto ottimistica sul concorso dei privati alla realizzazione di queste opere. Si è parlato di 65 mila miliardi. Ricordo che, in Inghilterra — paese con una tradizione finanziaria più sviluppata della nostra —, in 14 anni, il *project financing* ha raccolto cifre inferiori.

È chiaro che la legge obiettivo deve essere verificata sulla base degli effetti che produce. Avevamo sollevato molte obiezioni nell'ambito della discussione di questo disegno di legge, una delle quali legata alla costituzionalità del provvedimento in relazione al rapporto con le regioni. Questa obiezione era talmente fondata che lei, signor ministro, sta facendo il giro delle regioni, per cercare di convincere i presidenti a non presentare ricorsi nei confronti del provvedimento, altrimenti risulterebbero sicuramente vincenti. Ciò però richiede anche attenzione nei rapporti ed una copianificazione, che, in molti casi, non si sta realizzando.

Sono molte le opere da lei nominate (ad esempio la tratta Modena-Lucca) che non appartengono ai progetti regionali. Vorrei sollevare, in particolare, la questione del raddoppio dell'Aurelia. Le chiedo sin da ora, signor ministro, di portarci — quando verrà ad illustrarci le opere nella loro completezza — una pianificazione per territorio ed una priorità divisa per settori, perché, al momento, il

piano da lei illustrato continua a sembrarmi molto squilibrato a favore delle strade e delle autostrade. Il piano proposto - a parte considerazioni di altra natura - non avrebbe nulla a che vedere con gli impegni presi dall'Italia a livello internazionale, mentre il nostro paese dovrà presentare un programma di rientro per rispettare gli obiettivi di Kyoto.

Per quanto riguarda l'Aurelia, lei, signor ministro, in un'intervista a *Il Sole 24 Ore*, ha proposto un'ipotesi, quella del raddoppio autostradale all'interno, opposta a ciò che il viceministro Martinat, pochi giorni fa, era venuto a dirci in Commissione. L'ipotesi a cui sta lavorando l'ANAS, che il viceministro riteneva fattibile, è quella dell'ampliamento in sede, con modalità autostradale, dell'Aurelia e non quella di un raddoppio autostradale, che - lo dico a beneficio di coloro che non conoscono la zona - sventrerebbe la Maremma meridionale e non sarebbe, in generale, un buon affare per il nostro paese. Mi soffermo su questo aspetto, signor ministro, perché è esemplificativo di quali limiti potrebbe avere quel processo di pianificazione da lei enunciato se non si svolgesse d'accordo con le regioni e in un quadro più generale di consapevolezza sia sulle priorità del trasporto sia sulle necessità di questo paese. La piena salvaguardia del nostro straordinario patrimonio paesaggistico, naturale, storico e culturale è una priorità altrettanto rilevante della realizzazione di una rete efficiente di infrastrutture.

Signor ministro, lei ed io ci siamo incontrati, per la prima volta, all'inaugurazione della Torre di Pisa, operazione ingegneristicamente molto avanzata ed anche di *marketing* di grande livello per l'Italia. Evitiamo di fare « autogol », cioè di compiere scelte che fanno arretrare il nostro paese proprio nei suoi punti di forza. Vorrei da lei un chiarimento sia nel merito della questione specifica sia relativamente alla data in cui sarà possibile avere un indice chiaro di priorità con i finanziamenti previsti per il sottoinsieme di opere che realisticamente saranno av-

viate. Le opere che lei ha presentato rappresentano una pianificazione secolare, non l'azione dei prossimi due anni.

PRESIDENTE. Onorevole Realacci, vorrei ricordare che il *project financing* ha una tradizione antichissima in Italia. Le ferrovie italiane, subito dopo l'unità d'Italia, negli anni che vanno dal 1861 al 1890, sono state tutte realizzate attraverso il *project financing*. Allora la rendita italiana era quotata alla pari alla borsa di Londra e con essa abbiamo potuto attirare capitali nel nostro paese. Vorrei anche ricordare, senza tornare all'inizio della storia unitaria, che negli anni cinquanta e sessanta l'Autostrada del sole è stata realizzata tutta attraverso *project financing*.

I capitali che stanno rientrando in Italia sono, secondo le informazioni da me possedute, una valanga, grazie allo scudo fiscale. L'importante è rimboccarsi le maniche e non fare difese d'ufficio di posizioni per pure esigenze di potere. Credo che la legge obiettivo abbia ampie possibilità di essere applicata nell'interesse del territorio nazionale e, quindi, anche delle regioni e degli enti locali.

ERMETE REALACCI. La difesa d'ufficio è stata fatta dal presidente, ma vorrei avere una risposta dal ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Realacci, come lei sa, io sono « fazioso »...

NICHI VENDOLA. Sì, ma è anche presidente !

TOMMASO FOTI. Penso che il signor ministro abbia dato un quadro esaustivo di tutte le iniziative prospettate, tenendo presente anche il piano decennale dei trasporti; anch'esso, infatti, aveva una programmazione molto ampia ed era un piano *omnibus*. Se mi posso permettere un consiglio di natura strettamente politica, inizierei a focalizzare l'attenzione, dopo le delibere del CIPE, sulle iniziative veramente cantierabili e veramente progettabili; diversamente, daremmo l'idea, per così dire, di rappresentare il tutto mentre,

invece, saremmo sempre sul banco degli imputati per non aver adempiuto a qualcosa. Mi permetto di dire ciò in senso generale mentre, in senso particolare, devo dire che il *project financing*, cui faceva prima riferimento il presidente Armani, è indubbiamente uno strumento importante che, però, va indirizzato verso le iniziative effettivamente realizzabili con tale procedura. Se, infatti, consideriamo i dati dell'ultimo anno, su diciassette domande di *project financing*, solamente cinque hanno avuto concreta attuazione. Ciò significa che, a fronte di un'aspettativa iniziale molto forte, il consuntivo - in termini di opere ritenute dagli imprenditori privati economicamente tanto vantaggiose da poterle poi realizzare - è molto debole.

Spostando il discorso sul piano territoriale, mi permetterei di chiedere al signor ministro solo un chiarimento. Ho avuto notizia di una sua dichiarazione o di una sua iniziativa presso il Ministero per quanto riguarda il secondo ponte sul fiume Po, ponte che dovrebbe collegare l'Emilia alla Lombardia nella zona di Piacenza. Al riguardo, mi permetto solo di rilevare che ipotizzare un *project financing* sarebbe un non senso per l'attuale tracciato che corre in parallelo con l'autostrada. Infatti, evidentemente, l'alternativa al pagamento già esiste; mi permetterei di rilevare come, effettivamente, nel programma della legge obiettivo, dovrebbero essere ricondotte solo le grandi iniziative. Si potrebbe, tutt'al più, utilizzare una parte di risorse per incrementare i piani triennali ANAS. Avendo l'ANAS, infatti, dato alle regioni due terzi della rete stradale, deve poter svolgere una funzione intermedia per le opere di medio interesse, opere che definisco pubbliche a tutti gli effetti: ricongiungere, ad esempio, due strade statali è un'opera pubblica che penso non abbia bisogno necessariamente di *project financing*. Occorre, dunque, per così dire, 'spremere' l'ANAS fino in fondo, sia in considerazione dei residui attivi che, ormai, coltiva da anni e che potrebbero essere più produttivamente investiti, sia

anche per riportarla a quei livelli di efficienza dai quali si è allontanata, ormai, da alcuni anni.

FABRIZIO VIGNI. Come lei ricorderà, signor ministro, abbiamo sì contestato la legge obiettivo ritenendola inefficace e sbagliata, ma non, ovviamente, l'obiettivo stesso di realizzare infrastrutture. Oggi, lei ci ha dato una prima informazione, non molto chiara per la verità; avremo modo, però, di discutere meglio e di dare un giudizio più compiuto.

Vorrei rivolgerle alcune domande. Anzitutto, devo confessare di non avere capito quante e quali opere prioritarie lei porterà al CIPE; non ho capito, cioè, se, come preannunciava *Il Sole-24 ore* la scorsa settimana, porterà quattordici opere o se ne porterà ottantasei, quante scaturirebbero dagli incontri con le regioni. Addirittura, sull'edizione di stamani della *Gazzetta del Mezzogiorno*, si indicano, solo per la Puglia, trentaquattro opere sicchè, se questa fosse la media, si arriverebbe ad un numero complessivo di seicento, ipotesi improponibile. Ad ogni modo, restando nell'ambito delle ipotesi reali, che mi sembrano comprese tra quattordici e ottantasei opere, vorrei capire cosa esattamente porterà al CIPE.

Devo, inoltre, osservare che le opere preannunciate sono tante e le risorse poche; rilevo, altresì, che fra tanti annunci e promesse, l'unico dato certo, per ora indiscutibile, è che nella finanziaria si prevede una riduzione delle risorse destinate ad opere pubbliche. Al riguardo, le domando come si potranno finanziare, se le risorse sono scarse, le opere che non rientreranno tra le quattordici, o più, grandi priorità. Le domando, cioè, come si potranno finanziare i piani, per così dire, ordinari.

Per inciso, per quanto riguarda il piano triennale ANAS, lei oggi ha detto, se non ho capito male, che si rivedranno le priorità. La scorsa settimana il viceministro Martinat, su nostra domanda, ha risposto che è confermato il piano triennale 2001-2003. Qual è la versione attendibile?

A nostro parere, la legge obiettivo rimane una legge incostituzionale perché contiene una violazione dei poteri delle regioni. Tuttavia, avevamo letto, nei giorni scorsi, che il Governo sarebbe stato disponibile ad apportare alcune modifiche alla legge obiettivo per introdurre quell'intesa con le regioni che a suo tempo fu rifiutata. Se così è, però, mi chiedo, e le chiedo, come si conciliano con ciò le dichiarazioni da lei fatte in una intervista concessa al *Sole-24 ore* e apparsa su quella testata venerdì scorso. Parlando del completamento del tratto Cecina-Civitavecchia e presentando una sua ipotesi, a fronte di una posizione ad oggi contraria della regione Toscana, lei ha più o meno detto - riassumo - che quel progetto autostradale sarebbe stato compiuto comunque. Oggi lei ha, peraltro, riproposto, se non ho capito male, anche il progetto della Modena-Lucca. Non ho capito se lo ha riproposto in forma di autostrada o di adeguamento della strada statale esistente. Se si tratta di autostrada, come lei sa, né la regione Toscana né la regione Emilia l'hanno mai chiesta o indicata come priorità. Quindi, la domanda è, più in generale, per quanto riguarda il rapporto con le regioni, quale sia davvero la linea che il Governo vuole seguire: cercare un'intesa con le regioni - nel caso particolare con la Toscana - oppure imporre alle regioni ciò che lei riterrà più opportuno?

DOMENICO PAPPATERRA. Vorrei rivolgere al signor ministro due quesiti specifici. Il primo riguarda la E90, della quale si è parlato diffusamente. Ancora ieri, *Il Sole-24 ore*, addirittura, ne pubblicava un tracciato sul quale, se fosse confermato, credo andrebbero apportati, eventualmente, alcuni correttivi. Nella sua relazione, signor ministro, quando fa riferimento al corridoio plurimodale adriatico, la E90, tutta la parte ionica scompaiono completamente. Vorremmo capire se si tratta di una dimenticanza, di un refuso o se, invece, volontà ormai consolidate vengano ad essere cancellate dal Governo in carica. Ma credo, e mi auguro, che sia vera la prima tesi.

Confermata, dunque, tale previsione insieme alla questione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e a quella dell'alta velocità Napoli-Reggio Calabria, la seconda domanda che voglio porle è la seguente. Il suo predecessore, che peraltro è anche componente della nostra Commissione, il presidente Nesi, quando svolgeva la sua funzione, venne da noi, in Calabria. Ci disse che, per completare tali opere, occorrevano circa 28.000 miliardi e che, soprattutto, vi era una profonda difficoltà a reperire sul mercato risorse provenienti dal capitale privato. Mi collego, a tale proposito, alla domanda che le facevano prima il collega Realacci e poi il collega Vigni.

Siamo, signor ministro, preoccupati dalla circostanza che la capacità di attrazione del capitale privato, soprattutto in queste zone, possa essere molto attenuata. Siamo, cioè, preoccupati dalla possibilità che l'impresa privata guardi più favorevolmente agli investimenti che consentano ritorni economici immediati. Dunque, ove dovesse permanere tale difficoltà, comunque il Governo confermerebbe il suo impegno ad utilizzare risorse pubbliche per completare queste due autostrade? Esse rappresenterebbero una soluzione per i problemi non solo del sud, in quanto collegherebbero l'Europa a tutto l'arco del Mediterraneo. È chiaro, infatti, che il corridoio si completerebbe anche con gli interventi sulla Salerno-Messina e sulla Messina-Catania. Perciò, da tale punto di vista, le chiederei quale sia la reale volontà del Governo.

Domando, altresì, se il vostro lavoro in questi primi sei mesi abbia favorito l'attrazione e gli interessi del capitale privato verso l'autostrada A3 - tratto per il quale mi sembra lei già preannunci il pedaggio - e verso la E90. Per tale ultimo tratto le pongo la domanda sempre nella presunzione che esso non sia stato considerato nella sua relazione solo per un errore. Noi, infatti, non vi abbiamo trovato alcun cenno e devo dire che ciò ci ha fortemente preoccupati. Infatti, l'intesa istituzionale di programma ancora in vigore, firmata nel 1999 tra l'ex presidente della regione - il

collega, qui presente, Meduri - e l'allora Presidente del Consiglio, riversava gran parte delle risorse proprio sulla statale ionica, trasformata in E90.

UGO PAROLO. Signor presidente, sarò molto sintetico nell'affermare che finalmente abbiamo la speranza di veder realizzate le opere che attendiamo da anni. Noi crediamo che nell'arco di cinque anni si possa cominciare a realizzare tali opere. Vorrei segnalare con piacere al ministro che, finalmente, quando si parla di trasporti e di infrastrutture, il nostro paese è considerato come qualcosa non fuori dal mondo, bensì in relazione con il resto dell'Europa. In tale contesto, l'identificazione del sistema dei valichi alpini e del corridoio plurimodale padano, il cosiddetto corridoio 5, rappresenta sicuramente un'innovazione importantissima. Da questo punto di vista, vorrei dire che ritengo importantissima l'attenzione rivolta all'esterno dei nostri confini, in quanto gli altri paesi europei per anni hanno compiuto delle scelte strategiche senza tenere conto della volontà dello Stato italiano, forse anche perché quest'ultimo non si è mai dimostrato attento a ciò che succedeva all'esterno. Un esempio di ciò è rappresentato dal fatto che la Slovenia ha realizzato prioritariamente i propri investimenti per collegare Lubiana con l'asse nordeuropeo invece che con Gorizia, e gli stessi esempi si trovano in Germania e in Francia. Di recente il Governo italiano, tramite il ministro, ha riallacciato numerosi rapporti. Mi risulta che il Governo francese abbia incaricato il prefetto di Lione di occuparsi direttamente della tratta Lione-Torino e ciò rappresenta un forte segnale di attenzione.

Vorrei chiedere al ministro di non dimenticare, nell'ambito del sistema intermodale di trasporti transfrontalieri, l'importanza dei valichi minori. Se è vero che le merci possono viaggiare solo sul sistema intermodale attraverso i valichi principali, esiste un sistema di relazioni alpine, riguardante il turismo e il trasporto di merci su raggio corto, che deve necessariamente passare attraverso un potenzia-

mento dei valichi minori. Ciò rappresenterebbe anche un modo concreto per rilanciare l'economia delle tante vallate alpine che sono marginali rispetto allo sviluppo del nostro territorio.

MAURIZIO ENZO LUPI. Vorrei sottoporre all'attenzione del ministro tre questioni. Si può anche ironizzare molto in ordine alla speranza di realizzare le opere e alla elaborazione di un piano che ci vedrà impegnati nel prossimo decennio o - come qualcuno ha detto - nei prossimi cinquant'anni. Mi sembra che, a fronte delle polemiche sorte nel dibattito durante l'esame della cosiddetta legge obiettivo, per la prima volta (per quanto mi ricordo) in questo paese è stata approvata una legge in sei mesi e si discute un elenco di opere in tempi certi (entro il 31 dicembre).

Venendo alla prima considerazione su cui vorrei essere tranquillizzato dal ministro e sulla quale vorrei ottenere una risposta, ci auguriamo che esista una certezza dei tempi di realizzazione, delle risorse e, ovviamente, delle priorità che devono essere poste all'interno dell'elenco. Vorrei chiedere come il ministro, seguendo lo stesso metodo, stia pensando di muoversi. Come ha detto il ministro, stiamo parlando di un piano decennale (236 mila miliardi di lire di investimenti) che ha anche stabilito come le risorse debbano essere attivate (ma forse qualcuno non ha sentito perché è arrivato in ritardo). Rispetto a tale piano complessivo, vorrei chiedere come si procederà in ordine alle priorità.

Vorrei porre una domanda ancora più specifica. Nel 2002 quali e quante opere, secondo il ministro, sono cantierabili e per quanti miliardi di investimenti?

Un altro aspetto è quello che riguarda le regioni e la questione di legittimità costituzionale. In ordine a quest'ultima, mi sembra si sia svolto un ampio dibattito anche in sede di approvazione della cosiddetta legge obiettivo. A mio parere, la questione era ampiamente superata, anche grazie ai pareri (a mia conoscenza) di illustri costituzionalisti. Mi sembra, però, che - per quanto ne so, ma ne vorrei

avere conferma - il lavoro delle regioni non sia stato soltanto di tipo notarile, ma di confronto serio, anche perché è evidente che questo piano si può approvare soltanto se esiste un'intesa vera con le regioni. Vorrei chiedere se si stia marciando in tale direzione o se siano sorte delle difficoltà. Ciò al di là del fatto che qualche regione, a causa della posizione politica, deve per forza opporsi (il fatto di utilizzare una posizione politica per opporsi si può capire, anche se non è condivisibile).

La terza domanda riguarda alcune sollecitazioni giunte da colleghi del gruppo di Forza Italia, che chiedono alcune precisazioni riguardo al tema generale della Sicilia, del ponte di Messina e delle opere necessarie all'interno del territorio. Un problema fondamentale - che credo che il presidente Fitto le abbia già sottoposto - riguarda il tratto Taranto-Lecce e il completamento di quell'asse viario che permette di non lasciare isolate tali zone. Non ho sentito citata nella relazione del ministro la questione generale dei siti industriali e, in particolare, il tema piemontese, di Trino Vercellese, eccetera. L'ultimo aspetto riguarda la Campania, l'asse Adriatico-Tirreno e, in particolare, la tratta Caserta-Benevento.

NICHI VENDOLA. Signor ministro, lei avrà letto sui giornali, per esempio su *La Gazzetta del Mezzogiorno* di ieri, la notizia che la giunta regionale pugliese ha approvato una delibera che contiene 34 proposte formulate per la cosiddetta legge obiettivo. Tali proposte costituiscono una specie di elenco onnicomprensivo. Altre notizie riguardano atteggiamenti analoghi di altre regioni. Ciò pone in qualche maniera in una luce sinistra la stessa presunzione di poter individuare gli interventi di carattere strategico, in quanto siamo in presenza della proliferazione, della moltiplicazione delle opere regione per regione, secondo una sommatoria che a noi ricorda le stagioni della deresponsabilizzazione. Il problema non è quello di realizzare o meno le opere, bensì come realizzarle.

Noi abbiamo manifestato una critica radicale alla cosiddetta legge obiettivo, che oggi riproponiamo. Essa è relativa non soltanto - come giustamente rilevano i colleghi del centrosinistra - al tema del reperimento delle risorse, ma anche alla filosofia di fondo, che ritroviamo nella relazione di oggi del ministro. Penso a questo paradigma autostradale che è rappresentato da molte delle opere proposte. Si tratta di un paradigma che non affronta il vero problema di un moderno sistema di trasporti né la sfida, sia pure debole, che ci proveniva dal protocollo di Kyoto.

Rifondazione comunista considera il ponte sullo stretto come la più emblematica opera di devastazione della costa della Sicilia orientale (con l'effetto del cono d'ombra) e di uno dei più importanti ecosistemi. Spero che, in riferimento a ciò, una certa logica *bipartisan* non ci impedisca di svolgere un dibattito di merito. Poiché non vi è stato nessun dibattito sui mali del paese, al di là di generiche indicazioni di responsabilità, la terapia che viene proposta, in forma assolutamente tecnocratica e al contempo propagandistica, fa intravedere dietro l'angolo, alla luce della delibera della regione Puglia e di tante altre regioni, una specie di *suk* di cementificatori e ciò non rappresenta una buona notizia per l'Italia e per l'ambiente.

PRESIDENTE. Colleghi, adesso passiamo ad alcuni interventi « extra gruppi »; vorrei che venissero gestiti in modo da lasciare l'opportuno spazio per la replica del ministro, il quale, ricordo, può trattenersi non oltre le 15,30.

PAOLA MANZINI. Signor presidente, intervengo per rivolgere alcune brevi domande al signor ministro. Nella relazione che ci ha consegnato, e che quindi abbiamo, sia pur sommariamente, potuto leggere, si parla di adeguamento di un tessuto di reti stradali di supporto al corridoio plurimodale dorsale centrale, tra le quali la tratta Modena-Lucca e - leggo - il sistema di attraversamento nord-sud dei valichi appenninici. Signor ministro, in

maniera più dettagliata di quanto ha fatto il collega Vigni, le chiederei se questa dicitura può essere considerata la traduzione di un impegno assunto - nel corso di un convegno all'Abetone al quale anch'io ho partecipato - dai suoi colleghi di Governo, il ministro Giovanardi ed il viceministro Martinat, in riferimento all'adeguamento del sistema di varianti della strada statale n.12. La cosa, naturalmente, avrebbe un certo rilievo perché si tratterebbe di corrispondere ad un interesse legittimo di una parte di popolazione sia del versante emiliano sia di quello toscano.

La seconda questione che vorrei rivolgerle riguarda i sistemi urbani. Nella sua relazione lei indica una serie di interventi per alcuni ambiti urbani quali quello torinese, quello milanese, il sistema diffuso veneto, le città di Genova, Bologna e Modena, il sistema lineare romagnolo e così via fino a chiudere con Palermo, Messina e Catania. Siccome da diverse settimane a Modena si discute di una metropolitana il cui finanziamento (che si dice sia già stanziato) sarebbe di 600 miliardi, le chiedo se nell'elenco delle priorità è inclusa anche la metropolitana modenese, e quindi se possiamo considerare garantito tale finanziamento. Dico ciò perché, naturalmente, è oggetto di discussione progettuale e immagino che anche il Governo non voglia sperperare risorse bensì finalizzarle opportunamente.

OSVALDO NAPOLI. Sarò brevissimo. Si parla del tunnel del Frejus ma non si dice in merito a cosa. Per quanto riguarda la Torino-Lione le chiedo a che punto siamo e quando si ritiene di poter avviarla. Inoltre vorrei sapere se per tratto torinese si intenda la tangenziale sud. La Asti-Cuneo è prevista o no? Inoltre desidererei qualche precisazione in merito alla pedemontana piemontese, a Biella ed alle zone della parte alta.

Sono d'accordo con il presidente Armani quanto al *project financing* e alla cosiddetta legge Merloni; se però queste normative rimangono così come sono, ho paura che ci avviamo verso tempi lunghi, perché penalizzano completamente gli ap-

palti di qualsiasi genere (da un comune piccolo ad uno grande). Ritengo utile quanto il ministro ha detto perché bastava l'intervento di una famiglia per bloccare opere per decenni. È ora di finirla, perché è necessario accelerare al massimo questo tipo di interventi.

ELENA EMMA CORDONI. Signor presidente, vorrei qualche chiarimento dal signor ministro in merito alla linea ferroviaria La Spezia-Parma. Desidererei sapere, in particolare, se sono previsti per i prossimi anni gli investimenti necessari per terminare il tratto che va da Chiesaccia a Parma. Dico ciò perché sono in esecuzione i lavori sino a Pontremoli e vi sono i soldi per il progetto esecutivo del quale le Ferrovie dello Stato si stanno occupando. Ricordo, inoltre, che esisteva un impegno, a partire dal 2004, affinché tali lavori proseguissero. Questo significa decidere «oggi per domani», per avere le risorse in modo che tale opera possa essere finalmente completata. Domando se la tempistica relativa a queste risorse è tale da consentire di completare quest'opera, i cui lavori sono già in corso.

FRANCESCO BRUSCO. Mi rendo conto che la relazione che abbiamo ascoltato non ha la presunzione di essere esaustiva, non è certamente un piano dettagliato, trattandosi di una rappresentazione delle cosiddette linee strategiche. Però da parte mia vi è una certa preoccupazione. Quando si fa riferimento ad una serie di interventi strategici vengono menzionati, signor ministro, anche alcuni interventi particolari. Non vorrei che queste indicazioni esplicite costituiscano poi le cosiddette priorità; su ciò, a questo punto, mi permetterei di dissentire. Faccio degli esempi concreti, visto che i colleghi che mi hanno preceduto hanno rivolto delle richieste specifiche. Mi riferisco all'area salernitana ed ai sistemi aeroportuali; si fanno alcuni riferimenti, per quanto riguarda la Campania ed in particolare la provincia di Salerno, dove è in progetto la realizzazione di un aeroporto significativo ai fini del sistema dei collegamenti. Si

parla di completamento delle infrastrutture proprie e di accesso al sistema aeroportuale campano, ma senza riferimenti specifici come invece, signor ministro, viene fatto per altri aeroporti. Temo proprio questo, ossia che nell'approfondimento che si farà in ordine alle priorità, questa importante infrastruttura possa essere considerata meno prioritaria delle altre.

Lo stesso potrei dire a proposito dei corridoi trasversali e della dorsale appenninica. Mentre è menzionata la realizzazione di alcuni assi viari, di altri si parla solo in maniera generica. Mi auguro che, allorquando sarà presentato il piano relativo alle priorità, la Commissione svolga un'audizione con il relativo dibattito. Ciò nella speranza che non si tratti solo di venire a ratificare una ipotesi di piano di interventi, ma che possiamo partecipare in maniera attiva e costruttiva ed offrire, certamente non dal punto vista tecnico, delle indicazioni significative.

PRESIDENTE. Colleghe, come ho detto all'inizio della seduta era previsto un intervento per gruppo, per non più di tre minuti. Ho consentito ad altri colleghi di intervenire, ma non abbiamo tempo per ulteriori interventi. Il ministro risponderà alle domande già poste; poi, se sarà possibile, daremo spazio anche ad altri quesiti.

PIETRO LUNARDI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Inizio con le domande rivolte dall'onorevole Realacci, ma vorrei fare una precisazione, per evitare incomprensioni.

I 236 mila miliardi di lire di cui ho parlato riguardano il piano delle opere da realizzare nel decennio; le risorse pubbliche da reperire in questi dieci anni sono pari a 121 mila miliardi, ai quali vanno sottratti 28 mila miliardi già disponibili sulla base delle leggi preesistenti. Perciò, in media, ogni anno devono essere reperiti 9 mila miliardi di denaro pubblico per i prossimi dieci anni.

All'interno di questo piano decennale abbiamo individuato tre categorie di

opere: le opere di emergenza, quelle di criticità e quelle di priorità. Vorrei definire un concetto molto importante. In Italia siamo in ritardo di venti o trent'anni rispetto agli altri paesi europei e qualsiasi opera realizzeremo (le famose opere strategiche di interesse nazionale, che abbiamo inserito nella cosiddetta legge obiettivo, ossia 14 o 15 opere di emergenza), avrebbe dovuto già essere stata realizzata vent'anni fa; questo è il motivo per cui, oggi, siamo in crisi. Le opere di emergenza sono quelle che devono assolutamente essere portate a compimento e su cui ci siamo concentrati, dal primo giorno, a livello sia di progettazione sia di realizzazione. Tra di esse abbiamo fatto ripartire quelle già progettate e bloccate per vari motivi. Ad esempio, per quanto riguarda la variante di valico, tra cinque mesi apriranno i cantieri su tutta la Bologna-Firenze (un'opera già finanziata e progettata). Altre opere, come ad esempio il passante di Mestre - si tratta di un'opera di estrema emergenza - sono state progettate soltanto a livello preliminare e bisognerà passare alla progettazione definitiva e quindi all'appalto: i tempi saranno più lunghi.

Le opere di criticità, invece, sono quelle che potrebbero transitare nella categoria dell'emergenza qualora non le realizzassimo. Infine, vi sono le opere di priorità. Nel complesso sono circa 90 opere che dovremo realizzare nel decennio.

In termini concreti, dobbiamo concentrarci soprattutto sulle opere di emergenza. Ciò non significa che i lavori delle opere ordinarie - quelle del piano triennale dell'ANAS o del contratto quadro delle ferrovie - si fermino. L'azione relativa all'ordinario, corrispondente ai circa 11 mila miliardi annui spesi negli anni precedenti da Autostrade, Ferrovie ed ANAS continua, come quella che riguarda tante altre opere minori, sempre importanti ma che non sono di emergenza. Queste ultime - lo ribadisco - servono a dotare il nostro paese di infrastrutture indispensabili, quali il completamento delle dorsali appenninica, tirrenica e adriatica, il corridoio est-ovest nel nord

Italia o il ponte di Messina (altra opera molto importante per il rilancio del sud). I giornali hanno scritto tante cose ed ognuno può utilizzare gli elenchi di opere che preferisce, ma ciò che farà testo è quanto sarà deciso dal CIPE entro il fine settimana.

In queste schede preparate per il CIPE ad ogni opera di emergenza da realizzare nel quinquennio - non è detto che debbano essere realizzate il prossimo anno - corrisponde uno stanziamento. Gli incontri che ho avuto, insieme con i capi dipartimento del ministero ed i collaboratori del Ministero per gli affari regionali, personalmente con i responsabili di ciascuna regione, hanno consentito di confrontare le schede delle opere preparate dagli uffici del ministero con quelle regionali. Ci siamo, quindi, accordati sulle opere di importanza nazionale di tipo strategico, che possono anche essere opere interregionali. Ad esempio, la Cecina-Civitavecchia è un'opera interregionale che deve essere discussa sia con la regione Toscana sia con la regione Lazio. Al termine di questi incontri è stato stilato un elenco di opere e abbiamo redatto una specie di rogito notarile, un documento in cui ad ogni opera si faceva corrispondere un finanziamento certo (il che non vuol dire che esso sia immediatamente utilizzabile; oggi disponiamo di 5 mila miliardi, oltre ai finanziamenti provenienti da altre leggi ed agli stanziamenti per la progettazione). Le risorse di cui abbiamo parlato, ovviamente, sono distribuite negli anni. Ad esempio, per il 2002, alcune opere saranno finanziate sia in termini di progettazione - se questa è la fase da attuare - sia in termini di realizzazione, se le progettazioni sono già state ultimate.

Ho voluto fare questa premessa generale per chiarire la situazione, perché mi sembrava vi fossero alcuni dubbi sull'interpretazione del progetto che stiamo portando avanti.

Vorrei tranquillizzare chi si preoccupa dei problemi di Kyoto e del rispetto dell'ambiente. Se si analizza bene il programma, si vede che esso tende - come ho già detto altre volte - a potenziare il

sistema ferroviario e quello marittimo. Tutti i grandi valichi alpini sono ferroviari (ad esempio il Brennero, lungo 52 chilometri con un costo di circa 11 mila miliardi ed il traforo dell'Alpetunnel sulla Torino-Lione, che costa 10 mila miliardi circa). Non realizzeremo nuovi trafori di tipo stradale, salvo quello del Frejus; proporrò, nella progettazione, di raddoppiarlo, per motivi di sicurezza. Abbiamo visto quanto può succedere nei tunnel bidirezionali e se vogliamo eliminare radicalmente la possibilità che si verifichino simili eventi dobbiamo adeguare i tunnel alle esigenze attuali. Ciò non vuol dire moltiplicare il traffico ma corrispondere alle esigenze di sicurezza e quindi costruire due canne e, all'interno di ogni canna, regolamentare il traffico con i sistemi migliori disponibili. Ripeto, è solo una questione di sicurezza.

Quindi, l'orientamento è volto al potenziamento del sistema ferroviario e marittimo; si potrà poi conoscere in dettaglio la quota di investimento per le ferrovie rispetto a quella destinata alle strade quando il piano sarà definito. Certo, nei quindici o vent'anni necessari per la costruzione delle tratte ferroviarie, dovremo tenere in buono stato strade ed autostrade; sappiamo bene, infatti, cosa succede quando nevicata o si verificano altri disagi.

Penso di avere risposto anche al rilievo dell'onorevole Realacci, il quale ha sottolineato che a molte opere corrispondono poche risorse. Al riguardo credo invece che le risorse vi siano e che, in un piano di tal genere, le risorse siano l'ultimo problema. La difficoltà vera è avviare, con gli strumenti adatti, le opere ed ottenere il necessario consenso. Questo è il vero problema: le risorse sono un aspetto minore. I finanziamenti privati si troveranno se daremo al privato la certezza di investire su un'opera con tempi e costi certi. Ciò significa disporre di una capacità progettuale molto buona, elemento che, per la verità, in questi anni è mancato. Sono pochi, infatti, i progetti che, partiti sulla base di determinate previsioni di costi,

sono stati portati a compimento nel rispetto di tali previsioni. Quindi insistiamo molto su tale aspetto.

Per quanto riguarda la costituzionalità della legge obiettivo, giustamente l'onorevole Realacci fa osservare che vi è stata una certa reazione. Abbiamo chiesto un parere, che poi vi farò avere, al professore Baldassarre. Inoltre, gli incontri con le regioni si sono svolti proprio per verificare la costituzionalità della legge obiettivo. Non è stata una « rincorsa »; è stato, invece, un accordo. Il comma 1 dell'articolo 1 della legge obiettivo prevede che le opere strategiche siano individuate su proposta dalle regioni, sentito il Governo o viceversa: vi è piena reciprocità.

ERMETE REALACCI. No, la seconda ipotesi è prevista, ma non la prima !

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Se lei legge il nuovo testo, vedrà che non è così. Per noi « intesa » significa questo; se poi nel corso dell'esame parlamentare del disegno di legge, si vuole utilizzare il termine « intesa » invece di quello attualmente previsto, nulla vieta di farlo (*Interruzione del deputato Realacci*). Il senso, però, è lo stesso.

Quanto al problema dell'autostrada Livorno-Civitavecchia, discuteremo insieme sull'opportunità di scegliere un tracciato piuttosto che un altro. Io mi sono già espresso; non so cosa abbia detto il vicesegretario Martinat. L'idea iniziale era la seguente. Da Cecina a Grosseto esiste già una superstrada, che, secondo la nostra proposta, dovrebbe essere adeguata ad autostrada, il che significa lasciarla com'è, apportando solo piccole modifiche, e poi prevedere un pedaggio: perciò non si toccherebbe il territorio.

Invece, per quanto riguarda la Grosseto-Civitavecchia - quella, cioè, in discussione - i progetti precedenti dell'ANAS prevedevano di sovrapporre l'autostrada all'attuale Aurelia. Personalmente, la ritengo una scelta sbagliata, perché la strada consolare serve a distribuire il turismo sul tracciato Grosseto-Civitavecchia. È una strada che collega i posti più belli della

zona ed è giusto che continui a svolgere tale funzione. Se noi dovessimo sovrapporre l'autostrada all'attuale Aurelia, avremmo, per sei o sette anni, un impressionante disagio del traffico sull'arteria. Oggi, invece, dobbiamo progettare opere senza che il pubblico se ne accorga. Dobbiamo assolutamente, senza rovinare l'ambiente - lo sappiamo perché ormai siamo tutti ambientalisti - progettare opere che non esasperino l'emergenza nell'ambito della mobilità. Il tracciato che si sceglierà per la statale Cecina-Grosseto è da studiare; personalmente, non sono d'accordo sull'ipotesi di farlo coincidere con l'Aurelia perché provocherebbe grandi disagi. Si potrà trovare un sistema diverso, magari ricorrendo a costruzioni sotterranee - come è stato fatto in altre zone - in modo da limitare i disagi stessi. Il discorso è tanto più valido se consideriamo gli attuali costi dell'alta velocità (per esempio della Torino-Milano e della Torino-Novara): sono più alti di quelli previsti per la Bologna-Firenze, che è tutta sotterranea, e non implica tutte le opere idrauliche, gli impatti, le strade, i sovrappassi, gli espropri che sono necessari, invece, nei due casi dianzi citati. Quindi bisogna scegliere soluzioni adeguate. Oggi nessuno si accorge che si sta realizzando la Bologna-Firenze, arteria che sarà pronta nel 2006. Bisogna progettare le opere in maniera tale da non produrre impatti, prima di tutto sul territorio, ma anche sulla società e sull'utente. Quindi, realizzare una strada o un'autostrada sovrapponendosi a strutture esistenti è la cosa più deleteria che si possa fare. Questi sono i criteri che devono indirizzare le scelte; poi, è ovvio che per la Civitavecchia-Livorno discuteremo con i presidenti regionali di Toscana e Lazio, svolgendo un confronto civile e senza pregiudizi. Ciò vale anche - visto che è stato citato - per quanto riguarda la Modena-Lucca, prevista per ora a livello di studio.

PAOLA MANZINI. Qui si parla di reti stradali, signor ministro. Era questo che le stavo chiedendo.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, ma il documento è solo una sintesi; in realtà, si prevede di realizzare molto di più.

Tra otto o dieci anni la Bologna-Firenze - che sarà terminata tra alcuni anni a causa della variante di valico - e la Parma-La Spezia saranno, probabilmente, già sature se vi sarà il previsto aumento del traffico del cinque o sei per cento all'anno. La Modena-Lucca, quindi, è uno studio che, fin da adesso, predisponiamo; se non servirà, si butterà via il progetto ma, in caso contrario, sarà già pronto: non dimentichiamo che un'altra causa della crisi odierna è che non abbiamo alcun progetto pronto.

PAOLA MANZINI. Vi è un preliminare della Modena-Lucca.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Si tratta di una carta geografica con una riga scritta sotto!

PAOLA MANZINI. Un po' di più!

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Comunque, questo è lo spirito con cui affrontiamo i problemi del futuro. Dobbiamo, infatti, pensare a cosa succederà tra dieci o vent'anni. È la stessa ragione per cui, sul nodo di Mestre, abbiamo approvato sia la soluzione sotterranea sia quella di superficie.

Per quanto riguarda le considerazioni dell'onorevole Foti circa il ponte sopra il Po a Piacenza, devo dire che non si tratta di un'opera di emergenza ma di un'opera importante per quell'area. È un'opera tipica da realizzare in *project financing*. Nel prossimo futuro potrà essere ricompresa nella legge obiettivo, quando sarà pronto il progetto. Il 2002 servirà per la progettazione.

TOMMASO FOTI. Ma il *project financing* su un tratto che corre in parallelo ad un tratto a pedaggio... Già è vuota l'autostrada...

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ne parliamo perché vi sono possibilità di utilizzare il *project financing*.

L'onorevole Vigni chiedeva chiarimenti circa le opere che saranno sottoposte all'esame del CIPE; al riguardo, a prescindere dalla descrizione iniziale, mi sembra di avere in parte già risposto, in particolare per quanto riguarda le risorse scarse ed il piano triennale dell'ANAS. Il viceministro Martinat dice che non si deve toccare ma in realtà si può sempre aggiungere o togliere qualcosa. L'impianto di massima andava già bene; si tratta di capire, per esempio, se fra le opere si deve inserire il ponte sul Po a Piacenza. Potrebbe essere un'opera da inserire in un piano triennale dell'ANAS: è anche una questione di risorse. Quindi non è un dogma che il piano triennale dell'ANAS vada bene così come è: si può ritoccare benissimo, senza problemi.

Quanto alla E55, cioè la Nuova Romea, essa fa parte delle opere di emergenza.

ALFREDO SANDRI. Ma in *project financing*?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Può essere realizzata in *project financing* perché le due società autostradali sono interessate. È un'opera di grande rilievo perché completa il corridoio adriatico.

L'onorevole Pappaterra, quando ha parlato della E90, si riferiva alla strada statale ionica, che è compresa tra le opere di emergenza. Essa non compare nell'ambito dei grandi corridoi, ma è prevista nei nostri programmi: lo assicuro.

GERARDO OLIVERIO. Nella sua relazione è completamente assente.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non si tratta di una relazione, ma di un semplice promemoria di massima che ho elaborato per me, anche se l'ho distribuito. Nella seduta di venerdì del CIPE saranno individuate dettagliatamente e analiticamente tutte le opere.

GERARDO OLIVERIO. La strada statale ionica sarà tra le priorità?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Essa è compresa tra le opere di emergenza.

PRESIDENTE. È al primo posto. Invito il ministro a proseguire.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ripeto che la strada statale ionica non è stata dimenticata, anche se nel promemoria non è presente, in quanto essa fa parte delle opere di emergenza.

Per quanto riguarda il rapporto tra risorse private e pubbliche, ho spiegato precedentemente quali sono le risorse pubbliche: credo che potremo recuperare 8 mila miliardi all'anno; lo abbiamo fatto quest'anno, per di più in un momento di crisi, per 5 mila miliardi. Le risorse private possono essere attirate se vi sono buoni progetti e se le opere sono remunerative dal punto di vista del rapporto costi-benefici, altrimenti i privati non partecipano. Molte di tali opere, comprese tra quelle di emergenza e anche nelle 80 opere del decennio, possono attirare capitali privati in quanto remunerative. Per esempio, il passante di Mestre costa complessivamente 3600 miliardi. Se avessi questi soldi li investirei in tale opera, perché di lì passa...

MICHELE VIANELLO. Il passante o il tunnel?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. I 3.600 miliardi sono così suddivisi: 2.000 per il tunnel e 1.600 per la bretella esterna.

MICHELE VIANELLO. Il passante esterno costa 1.600 miliardi e il tunnel 2.000?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì.

MICHELE VIANELLO. Grazie, signor ministro.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. C'è qualcosa che non va?

MICHELE VIANELLO. Le cifre stimate erano un po' più alte: 300 miliardi in più.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Lei forse ha letto che vi sono 300 miliardi in più per le opere dell'ANAS.

MICHELE VIANELLO. No, lo so bene: abbiamo presentato anche un emendamento per le opere complementari. So di cosa stiamo parlando.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Se permette, conosco le cifre.

MICHELE VIANELLO. Le cifre che lei ha riferito sono un po' campate in aria!

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio l'onorevole Parolo per aver sottolineato un aspetto: in passato le scelte strategiche sulle tratte transeuropee sono state operate in Europa e non in Italia. D'ora in avanti cambierà la musica perché siamo costantemente presenti a Bruxelles e a Lussemburgo, in maniera tale che nel libro bianco non solo si potranno confermare le poche opere che ci riguardano, ma si potranno aggiungere quelle necessarie, come il corridoio 8, il proseguimento dell'alta velocità da Napoli a Reggio Calabria, Messina, Catania e Palermo. In questo senso stiamo operando per non restare indietro: sappiamo che abbiamo già perso molto tempo in passato. Non so quali collegamenti ci fossero con l'Europa e quale fosse l'atteggiamento dei partner europei, ma adesso sicuramente godiamo di più rispetto perché abbiamo stabilito, anche di recente, buoni rapporti con tutti i paesi frontalieri dell'arco alpino. Ciò al fine di stabilire un piano sui grandi valichi

per il completamento e l'implementazione dei più rilevanti collegamenti ferroviari e di quelli autostradali necessari. Abbiamo concluso un accordo di programma con i paesi confinanti per trattare in futuro il problema della permeabilità dell'arco alpino e degli effetti del futuro complessivo traffico ferroviario e stradale, in un progetto integrato omogeneo, nel quale non sono trascurati i valichi minori: prima si penserà ai grandi valichi che sono oggi carenti, come il Brennero, la Torino-Lione, eccetera, poi si prenderanno in esame anche quelli piccoli, come per esempio il Tenda (un traforo esistente che va integrato con uno parallelo e di cui abbiamo discusso con i francesi). Non trascuriamo, quindi, questo studio generale dell'arco alpino e della permeabilità del traffico attraverso tale barriera fisica.

Per quanto riguarda il traforo del Monte Bianco stiamo lottando strenuamente per aprirlo prima di Natale. Alcuni giorni fa sono andato a Courmayeur insieme al ministro francese Gayssot, senza pubblicizzare la vicenda, e ho chiesto di verificare se fosse possibile aprire il traforo per il 22 dicembre al traffico di automobili con l'attuale sistema di impiantistica e di ventilazione. Venti giorni fa, però, vi è stata una disdetta, in quanto coloro i quali si sono occupati del problema avevano previsto il traffico sia dei veicoli leggeri sia di quelli pesanti, ma è ovvio che per questi ultimi non siamo pronti: lo saremo a febbraio. Nel frattempo si potrà aprire il traforo per il traffico leggero; ci stiamo impegnando per questo ed entro la fine della settimana avremo una risposta.

L'onorevole Lupi ha parlato della certezza dei tempi di realizzazione. Tutto il lavoro è finalizzato a ciò. Infatti, garantendo i tempi di realizzazione si assicurano i finanziamenti dei privati e si mantengono gli impegni. L'organizzazione a monte deve essere, ovviamente, molto rigorosa. La cosiddetta legge obiettivo consente ciò, anche perché i commissari straordinari, che verranno nominati dalla Presidenza del Consiglio nell'ambito della

citata legge, dovranno monitorare costantemente i tempi e le modalità di realizzazione delle opere.

Abbiamo detto quali sono le opere di emergenza. Le opere cantierabili entro il 2002 sono, per esempio, la variante di valico e altre piccole opere, in quanto quelle grandi hanno bisogno di una gestazione di un anno e mezzo fra progettazione e approvazione; andranno comunque avanti le opere ordinarie. Mi auguro che la capacità di spesa possa arrivare nel 2002 a 18 mila miliardi.

PRESIDENTE. Quasi un punto del PIL !

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Esatto. Penso che questo dato abbia una certa attendibilità.

Riguardo al ponte di Messina, mi sembra che anche su questo abbiamo compiuto un'analisi precisa e il tempo di 38-39 mesi è certo, anche in ordine alla progettazione. I lavori per i collegamenti di Messina e di Reggio Calabria possono cominciare anche prima dei 39 mesi. Ciò significa che l'ANAS, il soggetto interessato agli svincoli dal lato di Messina e da quello di Reggio Calabria, potrebbe iniziare i lavori tra meno di 39 mesi.

Per quanto riguarda il collegamento Taranto-Lecce, si tratta di un'autostrada prevista nel piano delle 80 opere.

I temi dei siti industriali, come quello di Trino Vercellese, possono rientrare annualmente nell'ambito della cosiddetta legge obiettivo. Per quest'anno nessun progetto era pronto e, quindi, non è previsto nulla in proposito, ma è ovvio che la cosiddetta legge obiettivo è stata concepita anche per gli insediamenti industriali.

Il collegamento Caserta-Benevento costituisce una delle tratte trasversali (una volta vi era la Caserta-Foggia, che coincide con la prima, salvo che a Benevento è prevista una variazione del tracciato). Si tratta di un'opera compresa tra quelle critiche, cioè di secondo livello.

Onorevole Vendola, per le critiche che il suo gruppo ha mosso nei confronti della legge obiettivo e sulla mancanza di risorse

vale la stessa risposta che ho già fornito ad altri. Sulla considerazione che puntiamo molto sulle strade piuttosto che sulle ferrovie, dico che ciò non corrisponde a realtà: se lei analizza attentamente il piano, noterà come esso comprenda molte ferrovie.

Sul ponte di Messina non ritengo di dover aggiungere altro; ognuno ha le proprie opinioni. Potremmo fare un referendum, però il ponte sullo stretto di Messina, a nostro avviso, può rappresentare per il sud un'occasione di rilancio ed un'opera di grande interesse. Ritengo che quando tale opera sarà realizzata la gente si recherà in quei luoghi per ammirare il ponte. Per quanto concerne il possibile impatto, si ritiene forse che la torre Eiffel abbia un impatto su Parigi o il ponte Giovanni Da Verrazzano su New York? Su ciò potremmo discutere per anni senza mai trovarci d'accordo.

NICHI VENDOLA. Mi riferivo alla delibera della regione Puglia.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per quanto riguarda la cementificazione, sono dell'opinione che le opere dovrebbero essere realizzate senza che nessuno se ne accorga; si potrebbe scavare... (*Commenti*). Vi è anche modo di farlo senza inquinare le falde acquifere.

MASSIMO CIALENTE. Può dirci qualcosa sul laboratorio di fisica nucleare del Gran Sasso?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Si farà la terza galleria per la sicurezza delle persone che vi lavorano.

MASSIMO CIALENTE. Per quanto riguarda il suo ampliamento?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non sono d'accordo. Il laboratorio è già una gloria nazionale e tutto il mondo conosce la sua esistenza. A mio avviso la sua configura-

zione attuale è adeguata; ritengo necessaria, invece, la galleria di sicurezza perché la gente che vi lavora ogni giorno può rischiare la vita. Se dovesse verificarsi un incendio in quella struttura ci troveremmo a piangere delle vittime. Si tratta di realizzare una galleria che non coinvolge il sistema delle falde acquifere e quindi non ha alcun impatto.

Per quanto riguarda, invece, le questioni sollevate dall'onorevole Manzini in merito soprattutto al tratto Modena-Lucca, sottolineo che stiamo studiando il progetto per l'autostrada che per ora teniamo nel cassetto. Per quanto riguarda i sistemi urbani e lo stanziamento di 600 miliardi di cui si è parlato poc'anzi relativamente alla città di Modena, sottolineo che tali fondi sono stati inseriti nel piano per le grandi opere sin dalla campagna elettorale. Ciò in quanto in altre località (come Brescia e Parma, ad esempio), si parla di metropolitana...

PAOLA MANZINI. Noi accettiamo sempre regali! Le chiedo però solo dei chiarimenti.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Dico ciò perché sui giornali si è fatto del sarcasmo, come lei sa. Consideriamo Modena una città importante, come Bologna e Brescia; anzi, forse da un punto di vista produttivo e per l'indotto, Modena è più importante di Brescia...

PAOLA MANZINI. Anche Sassuolo... Ma Modena è una provincia.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. I 600 miliardi sono in programma. Quest'anno i fondi sono stati previsti ai fini della progettazione; quando essa sarà completata e saranno stati ottenuti gli opportuni consensi, allora arriveranno i finanziamenti per la realizzazione.

PAOLA MANZINI. Quindi ora i soldi servono per la progettazione.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Vi sono i fondi per la progettazione, ma i 600 miliardi sono già previsti all'interno del programma.

L'onorevole Napoli ha accennato al tunnel del Frejus: mi sembra di aver risposto, così come al quesito relativo alla Torino-Lione. La Asti-Cuneo è inserita nell'ambito delle emergenze. Per quanto riguarda invece la cosiddetta legge Merloni, volevo assicurare tutti: nell'ambito della legge finanziaria abbiamo presentato proposte di modifica per renderla meno « paralizzante » e continuiamo a riflettere assiduamente su questo tema.

Per quanto riguarda la domanda dell'onorevole Cordoni in relazione alla ferrovia La Spezia-Parma, sottolineo che anche la Pontremolese è inserita nell'ambito delle emergenze; intendiamo quindi portare finalmente a termine tale opera. Mancano una galleria di 19 chilometri e due tratti laterali; lo stato di avanzamento dei lavori è giunto circa al 50 per cento e non vediamo perché i lavori stessi debbano essere interrotti. Diamo grande importanza a questo tema; ricordo che quando

si è verificato un incidente presso la località di Ponte Taro il traffico ferroviario è stato deviato sulla tirrenica; aggiungo che tale tratto fa parte del corridoio TI-BRE e che, in questo quadro è rilevante anche la realizzazione della Parma-Suzzara, perché consideriamo il corridoio La Spezia-Parma-Suzzara-Verona-Brennero di notevole importanza.

Per quanto riguarda le domande dell'onorevole Brusco, ho già accennato agli interventi strategici; aggiungo solo che le opere minori rientrano nel regime ordinario.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Lunardi ed i colleghi intervenuti.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.55.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 14 gennaio 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO