La seduta comincia alle 14.10.

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).

Audizione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Pietro Lunardi, sull'attuazione della legge n. 443 del 2001 in materia di infrastrutture strategiche.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, l'audizione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Pietro Lunardi, sull'attuazione della legge n. 443 del 2001 in materia di infrastrutture strategiche.

Ricordo che, secondo quanto convenuto nell'ambito dell'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella riunione del 9 maggio ultimo scorso, sarà previsto, dopo l'illustrazione da parte del ministro, un solo intervento per gruppo, per una durata non superiore ai tre minuti. Al termine di tali interventi, il ministro potrà quindi replicare. Tuttavia, ricordo anche che il ministro dovrà essere presente in Assemblea per lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, previsto alle 15: non avendo ancora il dono dell'ubiquità, dovrà necessariamente lasciarci a tale ora. Verrà comunque messo a disposizione dei commissari il

testo, peraltro molto corposo, della relazione, di cui il ministro si appresta ora a dare lettura. Gli do subito la parola.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor presidente, il mio intervento si articolerà secondo cinque distinte tematiche.

La prima riguarda lo stato di attuazione della delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi con indicazioni temporali di attivazione concreta dei provvedimenti. La seconda concerne lo stato di avanzamento degli interventi definiti dalla delibera CIPE del 21 dicembre 2001. La terza riguarda l'interazione tra la cosiddetta legge obiettivo ed il decreto legge n. 63 del 2002 che istituisce la società Infrastrutture SpA. La quarta si occupa del rapporto con le regioni in relazione all'attuazione della legge obiettivo. Infine, la quinta, riguarda le previsioni di attivazione dello strumento della finanza di progetto.

Comincio dunque la mia esposizione con lo stato di attuazione della delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi con indicazioni temporali di attivazione concreta dei provvedimenti. Lo schema di decreto in esame è composto di tre capi. Il primo, predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, riguarda le procedure di approvazione e realizzazione dei progetti delle opere strategiche di interesse nazionale. Il secondo, predisposto dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, concerne la valutazione di impatto ambientale delle stesse opere. Il terzo, predisposto dal Ministero delle attività produttive, riguarda la realizzazione delle opere per l'approvvigionamento energetico e la produzione di energia elettrica. Limiterò la mia esposizione al capo primo,

poiché gli altri due riguardano dicasteri che non sono di mia competenza.

Il testo base del capo primo era già stato predisposto dai miei uffici a dicembre, al momento dell'approvazione della legge delega e tiene conto di un lungo e serrato confronto con tutte le forze sociali interessate alla realizzazione delle opere (imprese grandi e piccole, concessionari, associazioni professionali, banche e assicurazioni) e di moltissimi commenti, anche critici, fino a pervenire ad un testo da tutti accettato come efficace ed equilibrato, anche se — come è giusto — nessun interesse particolare ha trovato soddisfazione integrale a scapito degli altri. Il testo è stato diramato agli altri Ministeri dai primi di marzo ed è stato rivisto nel corso di due riunioni tecniche presso la Presidenza. Deve ora, senza indugio, aprirsi il confronto con le forze politiche: Conferenza unificata prima e Commissioni parlamentari dopo. Eventuali riserve tecniche che non fossero ancora sciolte potranno trovare risoluzione alla revisione finale, che non potrà tardare oltre il prossimo mese, salvo voler ritardare il varo di opere importantissime, come la Salerno-Reggio Calabria e l'iter approvativo di molte altre, i cui progetti sono in pieno corso.

Non mi dilungherò a commentare il testo, che è comunque accompagnato da una dettagliata relazione; voglio solo ricordarne gli articoli principali.

L'articolo 2 delinea le funzioni del Ministero delle infrastrutture, che è chiamato dalla legge delega al compito di supporto tecnico di tutte le deliberazioni del CIPE. Sarà creata a tale scopo una *task force* ad altissima specializzazione ed una rete di Commissari straordinari ai migliori livelli manageriali. Devo però chiedere il massimo impegno dalle forze politiche per ottenere le risorse necessarie, recate da una legge ancora approvata dalla sola Camera.

Gli articoli 3 e 4 innovano profondamente, invece, l'iter progettuale, concentrando nel progetto preliminare le valutazioni tecnico politiche e finanziarie essenziali. Il progetto preliminare dovrà individuare il tracciato finale dell'opera,

ricevere la valutazione di impatto ambientale e, solo dopo, ricevere l'assegnazione del finanziamento. Non saranno più congelate risorse su progetti inesistenti, non condivisi dal territorio o non ancora studiati sotto il profilo ambientale, di cui tutti riconosciamo la essenzialità.

Per contro, una volta assunte tali decisioni (tracciato, di intesa con le regioni, VIA, finanziamento), non saranno più consentiti ritardi, veti o condizionamenti. Le fasi progettuali successive dovranno vedere solo confronti tecnici, su come realizzare al meglio quanto già deciso.

Gli articoli 7 e 8 sono intesi a rimuovere lacune che hanno sinora impedito una massiccia partecipazione dei privati al finanziamento delle opere. Ricordo, in particolare, il divieto per i committenti di partecipare al costo dell'opera sino al collaudo, il limite di partecipazione al 50 per cento e la limitazione a trent'anni dalla gestione ai privati. Questi vincoli, ora rimossi, limitano l'intervento dei privati alle opere più redditizie e lasciano, tra l'altro, ad integrale carico dello Stato l'intervento nelle aree del Mezzogiorno, dove il ritorno economico è minore e più lento.

Questa norma non esaurisce però l'intervento nel settore della finanza di progetto; la legge di delega consente infatti di adottare più decreti delegati ed i miei uffici ed il Ministero dell'economia hanno in corso lo studio congiunto di alcuni progetti pilota, da cui deriveranno nuovi provvedimenti di portata generale e, ove necessario, specifica: la legge delega consente infatti di adottare nel biennio anche provvedimenti normativi riguardanti singole opere.

L'articolo 9 adegua finalmente il nostro ordinamento a quello europeo, introducendo il contraente generale, cioè l'esecutore « con qualsiasi mezzo » dell'opera, previsto dalla direttiva europea 93/37 ed interdetto dalla cosiddetta legge Merloni, che imponeva di fatto lo spezzettamento di ogni grande opera in lotti, da eseguirsi direttamente dall'affidatario. Non è questo il modello dei grandi interventi a livello mondiale: ogni opera richiede un solo responsabile, che opererà direttamente o

tramite terzi, a sua scelta, ma risponderà della tempestività e funzionalità complessiva dell'intervento.

L'articolo 15 prevede la revisione dei regolamenti per le opere pubbliche. A tale proposito, dobbiamo incidere in un quadro normativo complesso e articolato a più livelli e la riforma deve essere egualmente articolata per essere efficace. I miei uffici sono però impegnati a redigere i testi dei regolamenti in modo che siano disponibili al primo momento utile e cioè alla emanazione di questa legge delega; contiamo di poter ripetere il record del 21 dicembre, che ha visto, nello stesso giorno, emanazione della cosiddetta legge obiettivo e la contestuale approvazione del programma di attuazione.

In merito al capo 2, posso in questa sede soltanto ricordare che è stato integralmente predisposto dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio — come ho già detto — e non incrina minimamente le categorie portanti della valutazione di impatto ambientale delle opere. Penso che il ministro Matteoli prospetterà in questa sede l'articolazione dell'intero capo.

Il secondo punto riguarda lo stato di avanzamento degli interventi definiti dalla delibera CIPE del 21 dicembre 2001. Per quanto attiene al valico ferroviario del Frejus, dopo un lungo itinerario ricco di accordi bilaterali si è passati alla fase della progettazione concreta e si pensa che il completamento di studi di fattibilità consentirà l'avvio concreto della fase progettuale entro il 2003. L'importo globale del tunnel risulta pari a 3.615,20 milioni di euro; di tale importo la quota che il nostro paese dovrebbe garantire risulta pari a 1.807,60 milioni di euro.

Relativamente al valico ferroviario del Sempione, la progettazione è attivata e l'adeguamento infrastrutturale del nuovo valico costituisce uno degli obiettivi essenziali per dare funzionalità al corridoio plurimodale Genova-Rotterdam. Allo stato sono in corso una serie di studi di fattibilità per verificare quali siano gli interventi capaci di rispondere in tempi certi ad una esigenza di fluidificazione dell'at-

tuale asse e, nel medio e lungo periodo, ad un adeguamento sostanziale dell'asse stesso. Il costo previsto per quanto concerne la quota italiana è di 1.807,60 milioni di euro.

Per quanto riguarda il valico ferroviario del Brennero, la serie di dati previsionali relativi al flusso di traffico su ferrovia lungo l'attuale valico, denuncia chiaramente il raggiungimento del livello di saturazione entro il 2015. Alla luce di tale previsione si è intensificata la fase di approfondimento degli studi di fattibilità per consentire, anche in questo caso, l'avvio organico di una progettualità entro il 2003. Un simile progetto vede coinvolti sia i paesi direttamente interessati al valico — quali l'Italia, l'Austria e la Germania — sia l'intera Unione europea. La previsione dei costi dell'intervento ammonta a 2.582,28 milioni di euro.

Nell'asse ferroviario sul corridoio padano (l'alta capacità ferroviaria), è stato aperto un cantiere attivato sulla Torino-Novara due mesi fa. Tale asse appartiene, in qualità di collegamento portante, al corridoio euroasiatico numero 5, che, partendo dal Portogallo, attraversa la Spagna, la Francia, interessa il nostro paese lungo la direttrice Torino-Trieste e termina a Kiev. Questo asse, sempre per quanto concerne la tratta ferroviaria, vede nel nostro paese interventi progettualmente già definiti e avviati operativamente nel mese di gennaio del corrente anno lungo la tratta Torino-Novara (come dicevo poco fa) e si prevede l'avvio dei lavori per tutte le altre tratte Novara-Milano, Milano-Verona, Verona-Venezia e Venezia-Trieste entro il 2004. L'importo previsto, aggiuntivo a quello già attivato nella tratta Torino-Novara, è stimato pari a 7.901,80 milioni di euro.

Passiamo all'asse viario sul corridoio padano (Brescia-Bergamo e passante di Mestre). Per dare complementarità all'asse ferroviario prima descritto sono previsti una serie di interventi sull'asse stradale Torino-Trieste, in modo particolare in due segmenti particolarmente saturi quali la tratta autostradale Brescia-Bergamo-Milano e il passante di Mestre. L'importo

previsto globale è di 2.737,22 milioni di euro. È stata attivata la progettazione e l'affidamento della Brescia-Bergamo e sul passante di Mestre si stanno attivando le procedure di affidamento.

L'asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano si compone di due distinti segmenti: il primo è l'asse Genova-Ventimiglia, in cui le ferrovie hanno già definito una precisa articolazione temporale che, alla luce dell'attuale livello delle progettazioni, dovrebbe consentire il completamento delle opere entro il 2006. Per quanto concerne invece il collegamento Genova-Novara-Milano va precisato che, pur disponendo sia di elaborati progettuali sia di approfondimenti lungo il valico dei Giovi, si pensa che l'avvio dei lavori possa avvenire entro il primo semestre del 2004. L'importo globale previsto risulta pari a 4.379,56 milioni di euro.

Per quanto riguarda l'asse ferroviario Tirreno-Brennero, allo stato la tratta ferroviaria La Spezia-Parma-Suzzara ed il valico ferroviario del Brennero costituiscono l'asse critico dell'offerta ferroviaria al collegamento tra il corridoio tirrenico e l'Europa centrale. Finalmente, attraverso un monitoraggio dettagliato delle progettualità prodotte dalle Ferrovie dello Stato SpA si è in grado di dare certezza all'avvio organico dei lavori di adeguamento dell'attuale itinerario ferroviario entro il 2003. Per tale intervento sono previste risorse pari a 1.510,64 milioni di euro.

La modalità stradale del corridoio Tirreno-Brennero è caratterizzata da una serie di segmenti stradali ed autostradali con caratteristiche piuttosto tortuose, con numerose strutture che necessitano di continua attività di manutenzione e quindi con conseguenti rallentamenti del traffico. Va ricordato inoltre che da Parma a Mantova non c'è nessun collegamento autostradale e che da Mantova sino al valico del Brennero l'attuale autostrada ha già superato i 36.000 veicoli al giorno, non disponendo di una terza corsia, che per motivi morfologici non potrà mai essere costruita. Questa serie di negatività presenti nell'attuale offerta ha portato alla identificazione di un progetto organico di

asse autostradale che potrebbe trasformarsi in progettualità compiuta entro il 2003. L'importo previsto è di 1.032,91 milioni di euro.

Un'operazione di particolare rilevanza è stata quella relativa all'avvio concreto del progetto per la tutela della laguna e della città di Venezia (MO.SE.); anche in questo caso si è passati 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 trentacinque anni dall'alluvione che sconvolse 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 trentacinque anni a non far nulla. Finalmente il Comitato previsto dalla legge n.798 del 1984, dopo una serie di riunioni propedeutiche, 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. L'importo previsto è di 4.131,66 milioni di euro.

Affronto ora il tema della nuova *Romea* (Ravenna Venezia). L'asse autostradale Ravenna-Venezia, « nuova *Romea* », rappresenta un segmento determinante del corridoio adriatico; un segmento essenziale per consentire l'interazione tra tale corridoio ed il corridoio euroasiatico n. 5 prima descritto. Si dispone già di un progetto di massima, redatto dalle due regioni Emilia Romagna e Veneto, e si prevede che entro il 2003 sarà possibile passare dall'impostazione progettuale di massima a quella definitiva. L'importo previsto è di 929,62 milioni di euro.

Per ciò che concerne il quadrilatero Umbria-Marche, ricordo che il progetto prevede l'adeguamento della pedemontana dorsale (strada statale 76 e strada statale 77) e l'ammodernamento della strada statale 78. Tale intervento riveste un'importanza di livello regionale ed interregionale

in quanto consente un collegamento funzionale tra le regioni Umbria e Marche attraverso la riqualificazione integrale dell'asse stradale che collega Civitanova con Foligno. Si dispone allo stato del progetto di massima e si ritiene che entro il 2003 sarà possibile produrre un progetto definitivo. L'importo previsto è di 1.807,60 milioni di euro.

Relativamente all'asse autostradale Cecina-Civitavecchia, sottolineo che il collegamento tra Cecina e Civitavecchia costituisce un segmento essenziale del corridoio tirrenico che in tale relazione non dispone ancora di un asse autostradale. È in corso un approfondito esame dei possibili tracciati e quanto prima sarà disponibile un progetto preliminare. L'importo previsto è di 1.859,25 milioni di euro.

Per il sistema integrato di trasporto nel nodo di Roma, preciso che all'interno di tale sistema sono presenti quattro distinti interventi che rappresentano senza dubbio una vera riorganizzazione funzionale dell'offerta di trasporto all'interno dell'area metropolitana romana. In particolare gli interventi sono relativi a: completamento della terza corsia del grande raccordo anulare (cantieri aperti nel gennaio 2003); sistema di trasporto plurimodale (ferrovia e strada) dell'area dei Castelli romani (entro il 2003 il progetto sarà predisposto); realizzazione della nuova linea metropolitana C (il bando di gara sarà svolto entro il 2002); realizzazione della nuova linea metropolitana B1 (entro 2 mesi ci sarà l'appalto). L'importo globale previsto è di 3.124,57 milioni di euro.

Passo ora ad alcune osservazioni sul sistema integrato di trasporto del nodo di Napoli, che rappresenta un articolato intervento di collegamento tra rete metropolitana napoletana, sistema delle ferrovie concesse interagenti con l'area metropolitana (Alifana, Cumana, Circumvesuviana, Circumflegrea, Benevento-Cancello), nonché con reti ferroviarie secondarie delle Ferrovie dello Stato SpA. Questo articolato progetto, che costituisce un'offerta di trasporto pubblico locale alla domanda di trasporto dell'intera area metropolitana, potrà essere at-

tivato in modo organico entro il 2003 ed ha un costo pari a 3.885,82 milioni di euro.

Per quanto riguarda il sistema integrato di trasporto del nodo di Bari, sottolineo che l'intervento prevede una riqualificazione funzionale dell'asse ferroviario delle Ferrovie dello Stato SpA, di quello delle Ferrovie del Sud Est, di quello delle Ferrovie Appulo Lucane, di quello delle Ferrovie Bari Nord, per consentire, insieme al sistema dell'offerta su gomma, un organico sistema di supporto all'attuale domanda di trasporto dell'intera provincia. L'importo previsto è di 392,51 milioni di euro.

In merito al sistema integrato di trasporto del nodo di Catania, rammento che l'intervento prevede una riqualificazione del sistema di trasporto su guida vincolata nell'area metropolitana di Catania attraverso una rivisitazione funzionale del nodo ferroviario ed un collegamento della Circumetnea. L'importo previsto è di 516,46 milioni di euro.

Relativamente all'asse stradale Salerno-Reggio Calabria-Messina-Palermo-Catania, va sottolineato che l'intervento prevede l'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria con il sistema dei lotti e con la progettazione dei singoli segmenti dell'intero tracciato; l'intero asse ristrutturato in un vero impianto autostradale sarebbe stato disponibile entro i prossimi otto anni. Con una serie di azioni che si stanno concordando con il nuovo *management* dell'ANAS, sarà possibile disporre di tale asse entro i prossimi quattro anni. In tale operazione non solo si stanno verificando le procedure di affidamento delle opere, ma anche come potrà essere utilizzata la « legge obiettivo » nella realizzazione di un'opera determinante per lo sviluppo dell'economia meridionale. I cantieri della Salerno-Reggio Calabria, divisi in cinque grandi lotti, saranno affidati entro il 2002.

Inoltre, l'intervento prevede il completamento dell'autostrada Palermo-Messina: un'opera progettata nei primi anni sessanta ed ancora incompleta nelle parti più critiche. Dopo una serie di incontri e di

verifiche con i soggetti responsabili e dopo la definizione e la sottoscrizione di un apposito accordo con la regione Sicilia, si è riusciti a portare i tempi di attuazione delle opere, che consentono il completamento funzionale dell'intera relazione, entro la soglia dei 20 mesi, cioè entro il 2003. L'importo totale, relativo all'intero asse Salerno-Catania-Palermo, è di 13.449,05 milioni di euro.

Vorrei ora svolgere alcune considerazioni sull'asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria Palermo-Catania-Siracusa-Gela. È in corso un approfondimento sugli interventi da attivare lungo tale asse. In particolare sono già disponibili una serie di studi di fattibilità che consentano fin da adesso di identificare con quale cadenza temporale sarà possibile trasformare questi studi di fattibilità in progetti compiuti. È prevista tuttavia, entro il primo semestre 2003, una definizione dei progetti preliminari di tale asse. L'importo previsto è di 12.291,67 milioni di euro.

Per ciò che concerne il sistema integrato del nodo di Genova, ritengo opportune alcune osservazioni. Con tale intervento si consente finalmente una risposta organica all'attuale domanda di trasporto su gomma, sia di accesso all'area metropolitana, sia di transito. In particolare, non solo si risolve in modo efficiente il nodo stradale ed autostradale di Genova, ma anche una infrastruttura di raccordo quale il tunnel Rapallo-Fontanabuona-Santa Margherita. L'importo globale previsto per tali interventi risulta pari a 2.765 milioni di euro.

In relazione al ponte sullo stretto di Messina, sottolineo che per evitare che ancora 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 riverificato ogni segmento temporale e si è riusciti a contenere la fase

progettuale dai 21 mesi iniziali ad appena 16 mesi e la fase legata all'approvazione finale del progetto e alla consegna dei lavori dai 30 mesi previsti a circa 22 mesi. In tal modo si è passati da 51 mesi a 40 mesi.

Questa presa di coscienza non è una dichiarazione pessimistica, ma finalmente identifica chiari luoghi di responsabilità, chiare procedure tecnico-amministrative e soprattutto responsabilizza chi deve giornalmente verificare che tutto ciò accada e tutto accada in modo da consentire, entro il secondo semestre del 2004, utilizzando lo strumento della cosiddetta legge obiettivo, l'avvio dei lavori.

Accanto a questo lavoro, mirato essenzialmente al contenimento dei tempi, c'è stata un'altra attività di tipo economico-finanziaria mirata essenzialmente a dare non solo certezze sulle modalità di accesso alle risorse, ma anche di ricerca dei possibili modelli gestionali dell'intera iniziativa.

Oggi possiamo in realtà dichiarare, dopo un'intensa attività svolta in questi primi 12 mesi, 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. L'importo previsto per il ponte e per tutte le infrastrutture di accesso è di 4.907,99 milioni di euro.

Passo ora ad affrontare il tema del progetto per il fabbisogno idrico nel Mezzogiorno. Sono previsti interventi per l'emergenza idrica nel Mezzogiorno continentale e insulare. L'importo è pari a 4.641,40 milioni di euro. Lo stato delle progettazioni è tale che già sin dal primo semestre del 2003 sarà possibile aprire una serie di cantieri in Basilicata, Puglia e Sicilia.

In merito all'interazione tra la « legge obiettivo » e il decreto-legge n. 63 del 2002, che istituisce la società Infrastrutture SpA, è utile ricordare che sin dalla redazione della legge finanziaria il Governo ha voluto, con l'articolo 47, identificare tutte le modalità capaci di garantire pluriennalità di cassa nel complesso ed

articolato sistema di infrastrutturazione organica nel nostro paese. Un sistema che prendeva corpo attraverso la « legge obiettivo », che prendeva corpo attraverso la delibera del CIPE del 21 dicembre 2001.

Il mio dicastero, quindi, non solo condivide l'iniziativa assunta dal Ministero dell'economia e finanze ma, addirittura, ritiene che tale strumento attiverà concretamente nel nostro paese la finanza di progetto e garantirà finalmente un rapporto trasparente tra pubblico e privato, soprattutto alla luce di quanto previsto al comma 3 dell'articolo 8 del decreto-legge n. 63, dove espressamente si recita: « La società, in via sussidiaria, rispetto ai finanziamenti concessi da banche ed altri intermediari finanziari: a) finanzia sotto qualsiasi forma le infrastrutture e le grandi opere pubbliche; b) concede finanziamenti sotto qualsiasi forma finalizzati ad investimenti per lo sviluppo economico. Inoltre, la società concede garanzie per le finalità di cui alle lettere a) e b). La società può altresì assumere partecipazioni, detenere immobili ed esercitare ogni attività strumentale, connessa o accessoria ai suoi compiti istituzionali. È precluso alla società la raccolta di fondi a vista e la negoziazione per conto terzi di strumenti finanziari ».

Passo ora ad esaminare la tematica riguardante il rapporto con le regioni in relazione all'attuazione della legge obiettivo. A tale proposito, ritengo utile ricordare quanto sia stato proficuo e determinante il rapporto con le regioni nella stesura della delibera del CIPE del primo programma delle infrastrutture strategiche, programma che è stato poi approvato con la delibera del CIPE del 21 dicembre 2001.

Durante quel lavoro sistematico e capillare con le realtà regionali è emerso chiaramente che era possibile, anche alla luce di quanto previsto dal nuovo titolo V della Costituzione, evitare incomprensioni e discrasie tra organo centrale e organo locale nella identificazione di scelte strategiche di interesse nazionale.

È emersa quindi l'esigenza da parte delle regioni di apportare alcune modifi-

che all'articolo 1 della « legge obiettivo », in particolare dove si precisa che il rapporto tra organo centrale e organo regionale debba avvenire attraverso il « sentito ». Tale formula è stata già modificata in « intesa » attraverso un apposito emendamento al disegno di legge in materia di infrastrutture e trasporti, collegato alla finanziaria 2002, già approvato da un ramo del Parlamento.

In merito alla riforma costituzionale dell'articolo 117, ritengo utile ribadire che la regione diventa un soggetto forte, un soggetto capace di assumere specifiche competenze che la Costituzione gli riconosce, ma al tempo stesso un soggetto che, accettando l'intesa con l'organo centrale nella fase di definizione delle scelte strategiche, diventa garante del processo realizzativo sul territorio e, quindi, chiave essenziale della tempestività di realizzazione degli interventi programmati.

Mi soffermo ora sulle previsioni di attivazione dello strumento della finanza di progetto. In una occasione come questa, penso sia utile ricercare le motivazioni che in tutti questi anni hanno scoraggiato il mondo privato ad investire nel comparto delle opere pubbliche e, al tempo stesso, ritengo opportuno chiarire se la serie di azioni e di comportamenti assunti in questi primi dodici mesi di Governo siano davvero congeniali con i parametri chiave della finanza di progetto e, al tempo stesso, siano coerenti con le linee economiche proprie della nostra tradizione bancaria: se cioè ha preso finalmente corpo nella nostra cultura economica un chiaro convincimento della stretta correlazione tra infrastrutture e sviluppo.

Ma quali sono i parametri chiave o, meglio ancora, quali sono le condizioni perché davvero possa prendere corpo sia la finanza di progetto, sia un reale coinvolgimento nel processo di infrastrutturazione dei soggetti preposti al credito, dei soggetti preposti cioè a credere ed a garantire il rischio di impresa? In realtà, a mio avviso, ci si trova davanti ad un vero decalogo di condizioni: innanzitutto, la stabilità di Governo e poi, a seguire, il presidio capillare del territorio, la scelta

strategica e condivisa degli interventi, la garanzia delle risorse, la certezza dei tempi e dei costi, la contestualità e la organicità delle azioni, la reale utilità delle opere, la disponibilità di un valido modello tariffario, la congiuntura dei mercati finanziari, la capacità del *management* pubblico e privato nel costruire il complesso sistema della finanza di progetto.

Per quanto riguarda la stabilità del Governo, dispiacerà all'opposizione, ma, in realtà, in questi primi dieci mesi, il Governo e le forze della maggioranza in Parlamento hanno dato una testimonianza di coesione e di grande convincimento sull'attuazione di un articolato e complesso programma. Il numero dei provvedimenti legislativi ed amministrativi approvati costituisce senza dubbio l'elemento più incisivo di una simile presa d'atto. In realtà, la stabilità non si misura solo dalla durata di un Governo ma proprio dalla capacità di trasformare in tempi certi un disegno di legge in legge. In passato, il tempo intercorrente tra l'approvazione di un disegno di legge in Consiglio dei ministri e la definitiva approvazione dello stesso in Parlamento, variava tra i sei e i dodici mesi e, spesso, nel 60 per cento dei casi, rimaneva semplice disegno di legge. Oggi, in un arco non superiore ai quattro mesi, tutti i disegni di legge diventano legge. Ciò significa che tra Governo e Parlamento vi è quella coerenza programmatica che mette chiaramente all'esterno in evidenza quei segnali di stabilità che rassicurano chi deve poter attivare un processo di azioni in cui la componente « rischio » deve, quanto meno, poter contare in una serie di « condizioni al contorno » misurabili. La stabilità di Governo, la certezza dell'attuazione di un programma enunciato, costituiscono una delle primarie « condizioni al contorno ».

Per quanto riguarda la certezza del presidio del territorio, sin dal mio primo insediamento nel dicastero delle infrastrutture e dei trasporti, ho sentito l'esigenza di identificare processi capaci, non solo di amplificare la trasparenza delle procedure, ma di creare un sistema di monitoraggio delle attività realizzative sul

territorio in modo da costruire, con le forze dell'ordine e con la magistratura, condizioni di certezza e di tranquillità ambientali, prevenendo, in tal modo, quelle forme malavitose che esplodono proprio ogni qualvolta si generano trasferimenti di risorse in particolari ambiti territoriali a rischio. A questo fine, di intesa con il Ministero dell'interno, abbiamo avviato un programma di prevenzione dando un mandato preciso ad un organo del mio dicastero. Questo capillare lavoro preventivo deve, a mio avviso, servire anche ad evitare l'assurdo ricatto che blocca ogni processo di infrastrutturazione, regalando così alla mafia il sottosviluppo e, quindi, le migliori condizioni per amplificare la criminalità organizzata. Un simile lavoro di prevenzione ha, senza dubbio, dei costi, impone un adeguato supporto di mezzi ai vari soggetti preposti a garantire un tale sistema di sicurezza, ma sono costi che generano certezza, legalità e, soprattutto, rafforzano le istituzioni.

Per quanto riguarda la scelta strategica e condivisa degli interventi, ricordo che gli interventi identificati, finalmente, non solo sono enunciati programmaticamente, ma rivestono un ruolo talmente incisivo da far rivisitare integralmente sia l'impostazione programmatica delle Ferrovie dello Stato sia dell'ANAS. L'ultima seduta del CIPE, infatti, non ha approvato la proposta di piano pluriennale delle Ferrovie dello Stato, perché non coerente sia alle scelte strategiche del Governo, sia alla delibera del CIPE del 21 dicembre 2001. Anche l'ANAS ha dovuto rivisitare il suo piano triennale per renderlo coerente a tale volontà di Governo. Questo testimonia finalmente quanto incisivo e determinante sia ora lo strumento programmatico del Governo, incisivo e determinante anche perché costruito d'intesa con le regioni.

In merito alla garanzia delle risorse, ritengo opportuno precisare che la scarsa capacità di attrarre capitali finanziari dal mercato, di coinvolgere l'interesse del privato preannunciando solo risorse potenziali, è uno degli errori classici della politica del passato. È quindi preferibile

dichiarare fin dal primo momento l'assenza concreta di iniziative del Governo, l'assenza completa di iniziative pubbliche nella infrastrutturazione del territorio che illudere il mondo privato su potenzialità inesistenti. L'equivoco in passato ha creato solo drammatici fallimenti, crisi irreversibili nel sistema occupazionale. L'esempio classico è rappresentato dalla serie di aree di sviluppo industriale diffuse nel Mezzogiorno d'Italia, aree che nel migliore dei casi sono rimaste solo vincoli urbanistici e che solo per il 10-12 per cento si sono trasformate in reali insediamenti produttivi.

A differenza del passato, gli interventi di infrastrutturazione previsti nel programma di Governo non sono più legati alla vecchia logica delle leggi pluriennali di spesa, quella logica cioè che ha consentito l'avvio di opere incompiute sull'intero territorio nazionale, ma da una precisa identificazione di risorse, avallata dalla richiamata delibera del CIPE, supportata da una legge finanziaria, e cadenzata nel tempo per quanto concerne la capacità della spesa.

La certezza delle risorse, quindi, impone un itinerario difficile che questo Governo sin dal mese di giugno dello scorso anno ha costruito in ogni suo dettaglio, tale itinerario è stato caratterizzato da precisi atti che intendo elencare. Innanzitutto il documento di programmazione economico-finanziaria ha per la prima volta definito in 25.822,84 milioni di euro (50 mila miliardi di lire) la quota che lo Stato si impegna a garantire per l'attuazione del programma di infrastruttura organica del nostro paese; la legge finanziaria 2002 ha destinato apposite risorse, pari a circa 7.3746,85 milioni di euro (15 mila miliardi di lire) come prima *tranche* del volano pubblico definito nel DPEF.

Attraverso la « legge obiettivo », inoltre, si consente non solo uno snellimento delle procedure, ma finalmente si dà chiarezza ad un quadro programmatico che non può mettere in crisi le scelte strategiche del paese specialmente quando queste sono condivise dalla Conferenza unificata Stato-regioni. Il decreto delegato, strumento

questo attuativo della « legge obiettivo », chiarisce finalmente una serie di ruoli quali in particolare quello del Ministero delle infrastrutture e trasporti, quello del promotore, quello del *general contractor*, quello del concessionario, chiarisce cioè una serie di rapporti e di interazioni che finalmente annullano una serie di equivoci, che in passato, non ha consentito l'avvio della finanza di progetto.

La delibera del CIPE del 21 dicembre 2001, costruita insieme a tutte le regioni e condivisa dalla Conferenza unificata, come detto prima, identifica i vari interventi, i volani globali di investimento e la previsione di spesa del triennio; la delibera del CIPE cioè rappresenta non un semplice atto programmatico ma uno strumento organico supportato da una misurabile copertura finanziaria, da una misurabile esigenza di risorse aggiuntive, rappresenta in realtà un primo *business plan* che il paese intende onorare per azzerare l'assurdo *gap* che lo distanzia dagli altri paesi europei in termini di infrastrutturazione. Spesso ho ricordato che questa serie di atti ha un'enorme carica di laicità; sono infatti atti di fronte ai quali anche l'opposizione politica non può non ammettere la validità, l'incisività, la coerenza democratica soprattutto nei rapporti tra le istituzioni, nei rapporti tra il pubblico ed il privato.

Relativamente alla certezza dei tempi e dei costi, vorrei sottolineare un limite che, nel caso della pianificazione delle infrastrutture, diventa elemento determinante, cioè quello del fattore tempo. Un'opera realizzata in un arco temporale, in un particolare momento storico ed in particolari condizioni può ribaltare addirittura i processi di crescita economica di un vasto ambito territoriale. Non credere alla rilevanza di tale limite significa dimenticare che la programmazione ha nel fattore tempo un parametro che, se non letto attentamente, può addirittura invalidare ogni visione strategica.

Per quanto concerne la certezza dei costi, è opportuno ricordare che nel documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF), prodotto da questo

Governo nel mese di luglio dello scorso anno, veniva esplicitata non solo la volontà ma anche la disponibilità dello Stato a garantire un processo di investimenti mai effettuato nel nostro Paese. Sempre in tale documento c'era una chiara articolazione delle possibili coperture finanziarie dell'intero programma di Governo mirato alla infrastrutturazione del paese. Si è cioè prodotto, per la prima volta, un vero « Piano fonti impieghi a scala nazionale ».

Siamo quindi di fronte ad una chiara identificazione dell'intero impianto finanziario e dobbiamo avere riferimenti certi per quanto concerne i costi degli investimenti. La logica dei lotti funzionali, la logica delle opere attivate con risorse limitate perché il « tempo » ne avrebbe garantito la copertura finanziaria, purtroppo ha prodotto soltanto diseconomie e in molti casi ha illuso il mondo della produzione, ha deformato i processi di sviluppo del paese. Abbiamo bisogno quindi di conoscere in termini misurabili il costo delle opere ed abbiamo bisogno che in tale identificazione ci siano soggetti garanti capaci di asseverare ogni singolo intervento. Questa cura o, addirittura, questa esasperata volontà di conoscere l'entità degli interventi, attraverso una vera qualità progettuale, va fatta sia per le grandi opere, sia per quelle opere che, anche se dimensionalmente non rilevanti, sono strettamente interrelate con le grandi opere.

Purtroppo sulla qualità dei progetti e sulla disponibilità di progetti, devo confidarvi che nel mio ruolo di responsabile del dicastero delle infrastrutture e dei trasporti, tra le tante amare constatazioni che ho dovuto fare, vi è stata quella assai grave della verifica della totale assenza di un adeguato parco di progettazioni pronte per dare avvio a lavori di qualche utilità o significato. In tutti gli anni novanta, infatti, non solo si sono paralizzati i flussi di spesa di investimento, ma non si è spesa neanche una lira per progettare quelle opere delle quali tutti parliamo da anni. Abbiamo avuto in eredità dai nostri pre-

decessori una situazione che non esito a definire « *ground zero* », senza alcuna possibilità di essere smentito.

La certezza dei tempi e dei costi trova poi, nel nostro paese, un altro limite sostanziale che è quello del processo autorizzativo e della virulenza del contenzioso amministrativo. Un contenzioso che spesso si è generato sul tema dello sviluppo compatibile. A tale proposito gradirei che in futuro si evitasse di cadere in un banale equivoco: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti persegue obiettivi di infrastrutturazione antitetici all'ambiente, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio insieme al mondo ambientalista riporta tali scelte strategiche all'interno della norma. Ebbene, questa assurda dicotomia tra dicasteri, tra ciò che sia giusto e ciò che sia sbagliato in un ambito così delicato ed essenziale per il paese, quale la risorsa ambientale, è solo una gratuita interpretazione; una interpretazione utile solo a chi vuole, a tutti i costi, creare schieramenti o, peggio ancora, utilizzare strumenti non oggettivi per imporre la propria soggettività.

È utile ribadire una volta per tutte che il rispetto dell'ambiente, l'attenzione al contenimento del danno provocato al sistema ambientale da ogni processo di infrastrutturazione, fa parte della cultura, del DNA e della missione del dicastero delle infrastrutture e dei trasporti. È sufficiente ricordare che nel provvedimento di legge collegato alla legge finanziaria per il 2002, provvedimento già approvato da un ramo del Parlamento, è previsto un fondo di rotazione di 100 miliardi di lire per la progettazione di interventi di compensazione ambientale sul sistema stradale; le risorse di tale fondo sono prese da un capitolo di spesa di competenza del dicastero delle infrastrutture e dei trasporti.

Per ciò che concerne la contestualità e la organicità delle azioni, desidero affermare che la serie di interventi, definiti in questo articolato e complesso quadro programmatico, deve necessariamente essere attuato nel rispetto di un preciso codice

comportamentale: ogni iniziativa infrastrutturale è segmento essenziale di un articolato sistema a rete.

In questo approccio c'è un'ampia analogia con le logiche sia dell'ingegneria idraulica sia di quella sismica, cioè ogni azione, ogni intervento effettuato in un particolare punto del territorio produce effetti in aree molto lontane dall'ambito territoriale in cui l'intervento viene realizzato. Non ha senso rafforzare il segmento del corridoio adriatico emiliano romagnolo se contestualmente non si realizzano le condizioni per fluidificare il transito delle merci ai valichi del Brennero e del Gottardo; non ha senso realizzare segmenti stradali o ferroviari lungo il corridoio plurimodale tirrenico e dorsale centrale se contestualmente non si realizzano gli interventi di rafforzamento del corridoio plurimodale Tirreno Brennero (TIBRE); non ha senso fluidificare il trasporto in logica di offerta metropolitana all'interno delle grandi aggregazioni urbane se non si creano le condizioni di interconnessione di tali realtà territoriali con l'intero sistema dell'offerta di trasporto pubblico regionale; non ha senso realizzare i grandi assi ferroviari e stradali se non si creano condizioni di efficienza funzionale negli scambi con gli *hub* interportuali e portuali. Cioè non ha senso affrontare questa grande sfida progettuale senza essere convinti che il vero comune denominatore e, forse, il vero garante del successo della intera operazione è proprio da ricercarsi in questa carica di organicità e contestualità delle azioni, in questo continuo e sistematico confronto con gli organi locali, un confronto che, in più occasioni, il Presidente Berlusconi ha ribadito deve essere caratterizzato da una convinta pari dignità di tutti i soggetti coinvolti.

Penso, infatti, che tutto il lavoro fatto in pochi mesi con questa impostazione concettuale, senza troppe procedure formalistiche, ma soprattutto incontrandoci e parlandoci chiaramente, avendo di fronte solo l'interesse dei nostri cittadini, costituisca un'altra delle « conquiste » di questa nuova stagione politica.

In merito alla reale utilità delle opere, ricordo che questa è una tematica che spesso ha caratterizzato le scelte del passato: realizzare un'opera al di fuori di una sana e corretta esigenza, quasi che l'arricchimento infrastrutturale di un ambito territoriale costituisca un segno di potere, un preciso sfogo di provincialismo estraneo ad ogni corretta utilizzazione delle risorse, un preciso atto di miopia politica legata solo al rafforzamento del proprio collegio, alla tranquillità del proprio mandato elettorale. Non è stato facile ridimensionare questa abitudine, non è facile limitare i danni prodotti da un simile virus che attacca in modo diffuso tutte le aree e tutti gli schieramenti politici. Il programma di infrastrutturazione organica del paese che il Governo ha prodotto prospetta una serie di interventi che possiamo davvero definire « invarianti »; da oltre venti anni, infatti, sono presenti nei vari piani generali dei trasporti, nei vari piani regionali dei trasporti. Non c'è il rischio di attivare scelte non condivise e non supportate da una pluriennale verifica di urgenza ed indispensabilità; addirittura i 19 interventi che, per dimensione e per incisività strategica costituiscono il telaio portante dell'intera intuizione programmatica, sono da anni presenti nel quadro più ampio delle scelte strategiche a scala comunitaria. Qualcuno potrebbe dire che abbiamo copiato il passato; in realtà abbiamo denunciato il passato di inefficienza a realizzare un quadro programmatico ampiamente maturo.

Senza dubbio nella finanza di progetto la utilità dell'intervento riveste un ruolo determinate, sia per il « ritorno di investimento » sia per la reale attrazione di capitali privati. Ebbene, se analizziamo almeno una trentina di interventi scopriamo non solo la loro rilevante essenzialità, ma anche la certezza di produrre *cash flow*.

Affronto ora il tema della disponibilità di un valido modello tariffario. Ho fornito giorni fa a Riva del Garda, in un convegno organizzato dall'ACI, una serie di dati sul trasporto pubblico nella città di Roma: i cittadini romani spendono ogni giorno

oltre 13 milioni di euro in carburante per muoversi con mezzi privati all'interno della città, sono cioè disposti a spendere oltre 2,5 mila euro all'anno invece di circa 200 euro (costo questo dell'abbonamento sulla intera rete di trasporto). Ciò vuol dire che, se l'offerta di trasporto pubblico fosse più efficiente, il cittadino romano sicuramente sarebbe disposto a spendere anche più di 200 euro l'anno e preferirebbe quindi l'offerta di trasporto pubblico. In particolare per alcuni servizi, quali ad esempio le reti metropolitane, se il livello tariffario fosse leggermente superiore all'attuale certamente si creerebbero condizioni accettabili di finanza di progetto come d'altra parte già sta avvenendo in alcuni sistemi urbani del Paese.

Altrettanto può dirsi per il trasporto delle merci; se il mondo della produzione si rendesse conto che ogni anno perde, in termini di margine operativo netto, circa 62.000 milioni di euro (120.000 miliardi di lire) per mancanza di una offerta di trasporti efficiente, sicuramente sarebbe disposto a pagare molto di più l'utilizzo delle attuali modalità di trasporto, sarebbe cioè disposto a partecipare a forme di finanza di progetto mirate.

Se un simile approccio fosse fatto anche nel settore dei consumi delle risorse idriche, scopriremmo che anche in tale ambito la finanza di progetto assumerebbe rilevanza essenziale.

Relativamente alla congiuntura dei mercati finanziari, evidenzio come una delle esigenze proprie del *project financing* sia la certezza nel tempo delle risorse garantite dal soggetto concedente; proprio per venire incontro a questa esigenza nel disegno di legge in materia di infrastrutture e trasporti, collegato alla legge finanziaria per il 2002, avevamo inserito l'istituzione di una società avente proprio come obiettivo il finanziamento di opere di infrastrutturazione. In particolare tale società doveva tra l'altro: finanziare sotto qualsiasi forma le infrastrutture e le grandi opere pubbliche; concedere finanziamenti sotto qualsiasi forma finalizzati ad investimenti per lo sviluppo economico; concedere garanzie per le finalità di cui ai

punti precedenti. Tale norma fu stralciata dal provvedimento collegato ed è diventata, una settimana fa, operativa attraverso un decreto-legge proposto dal ministro dell'economia e delle finanze.

In particolare, tale decreto-legge, insieme all'articolo 47 della legge finanziaria, penso possano costruire tutte le condizioni per attrarre davvero i capitali privati presenti nel mercato internazionale. Questa nuova società dovrebbe in realtà evitare che forme congiunturali del mercato finanziario ritardino il processo di investimento che, se attivato in modo contestuale, potrebbe generare problemi di attenzione solo verso quelle iniziative più redditizie e con un *break even* più corto.

Desidero ora svolgere alcune osservazioni sulla capacità del *management* pubblico e privato nel costruire il complesso sistema della finanza di progetto.

Senza dubbio in questo primo decennio di esperienze a scala mondiale di *project financing* il nostro paese non ha messo in evidenza iniziative di particolare interesse. Le cause sono tante e la serie di condizioni fin qui esposte penso metta in evidenza non solo la complessità ma anche la non congenialità, fino ad ora, del nostro assetto normativo ad una simile logica. In realtà, però, penso sia mancata anche in questi anni una disponibilità culturale del nostro *management* pubblico e privato a seguire queste logiche innovative. Questo forse per una tradizionale impostazione del sistema del credito bancario in cui il rischio di impresa è stato sempre bassissimo, forse perché nel campo delle opere pubbliche il contenzioso rendeva sempre incerto il valore reale degli investimenti, forse perché i vincoli territoriali rendevano indefinibile la variabile tempo nella conclusione delle opere. Potremmo elencare tanti « forse », scopriremmo però che alla base è mancato un vero supporto intelligente soprattutto nel comparto pubblico. Per questo bisogna con la massima urgenza supportare tutte quelle strutture pubbliche e private che sono disposte a sperimentare tali processi, che sono disposte ad attrarre, anche con il supporto di aggiuntività concessorie a

quelle presenti all'interno della concessione madre, capitali privati nella realizzazione di opere pubbliche.

Questo decalogo di condizioni denuncia da solo quanto sia necessario confrontarsi sul tema legato sia alla finanza di progetto, sia, più in generale, alla correlazione tra infrastrutturazione e sviluppo; quanto sia necessario essere umili nell'approccio e quanto sia indispensabile non sottovalutare nessuna delle condizioni e nessuna delle certezze prima descritte. Non bisogna cioè mai ritenere risolte le varie problematiche prospettate solo attraverso il ricorso a strumenti normativi. Non devo infatti dirlo in un consesso come questo, ma ogni *project financing*, ogni forma di progettazione che deve attrarre l'interesse del mondo privato e quindi deve traguardare processi di sviluppo, ha una sua specificità, una sua peculiarità, e pertanto costituisce un *tailor made* e quindi è quasi impossibile descrivere una griglia di condizioni capace di garantirne il successo.

Tuttavia penso che quel quadro di certezze, prima descritto, costituisca la condizione necessaria per attrarre quei capitali privati necessari per attuare questo grande progetto Paese.

Colgo infine l'occasione per ricordare che questa complessa ed articolata attività di natura legislativa, amministrativa programmatica e strategica è stata supportata anche da una attività di intervento organico sul territorio, di attivazione concreta di opere. Il lavoro di questi primi dodici mesi ha reso infatti possibile il raggiungimento, in tempi davvero inimmaginabili, di un obiettivo che il Presidente Berlusconi aveva definito nel contratto con gli elettori; tale contratto, in particolare, prevedeva l'attivazione di interventi per circa 22.500 milioni di euro nel quinquennio, ebbene se scorriamo in modo sintetico la serie di interventi sbloccati, la serie di procedure autorizzative riattivate, scopriamo che il volano economico sbloccato o attivato in questo primo anno supera i 27 milioni di euro:

Nel comparto delle strade ed autostrade, ANAS, l'attività è consistita nella verifica dello stato di attuazione dei pro-

grammi dell'ente e, quindi, appurato lo stato di inerzia che ha prodotto il noto ingente importo di residui passivi, ne è derivata la decisione di cambiare il *management* dell'ANAS che già in pochi mesi ha prodotto acceleramenti nel processo decisionale che hanno riavviato investimenti per circa 500 milioni di euro (tra questi il completamento della terza corsia del grande raccordo anulare di Roma).

Nel comparto autostradale, dove la Società Autostrade da sola gestisce una rete pari a quella delle altre 22 concessionarie, è stata operata una poderosa azione propulsiva che ha sbloccato i 5.000 milioni di euro del piano finanziario allegato alla convenzione autostrade del 1997 (grazie alla mediazione ed all'azione propositiva del ministro ed attraverso la firma di accordi tra le parti ed azioni quali la nuova delibera del Consiglio dei ministri sulla variante di valico) avviando il processo di realizzazione del potenziamento che da Modena porta ad Incisa (nelle diverse fasi - dalla progettazione all'avvio dei lavori - nelle quali erano arenati i tratti: quarta corsia Modena-Bologna e complanari, tangenziale Bologna, Bologna-Firenze nord, Firenze nord-Incisa). Sono stati avviati e stipulati accordi tra diversi operatori del settore per 4.000 milioni di euro (Brescia-Bergamo-Milano, nodo di Mestre, Venezia-Cesena). È stato concretamente rilanciato il ponte sullo stretto di Messina (il cui preciso programma prevede l'avvio dei lavori entro 40 mesi). In tutto quindi una concreta rimozione di ostacoli che erano disseminati nelle diverse fasi di progettazione, appalto, avvio lavori, esecuzione per circa 14.000 milioni di euro.

Nel comparto della rete ferroviaria il ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha ridiscusso il contratto di programma che Rete Ferroviaria Italiana aveva concordato nella scorsa primavera con il precedente Governo, fornendo gli indirizzi da seguire per armonizzare detto programma con quello delle grandi infrastrutture.

Quanto all'alta velocità/capacità, per far fronte al blocco delle attività generato dal precedente Governo con la legge fi-

nanziaria per il 2001, che aveva interrotto la concessione a TAV di molta parte dell'itinerario Torino-Milano-Verona-Trieste e del collegamento con Genova (con conseguente blocco di tutte le attività in avanzato stato di esecuzione da parte dei *general contractor* e di tutte le risorse), con il disegno di legge collegato, già approvato da un ramo del Parlamento, si ripristinano le competenze dei *general contractor*. Sempre sull'alta velocità bisogna ricordare che nel mese di luglio dello scorso anno i lavori sulla tratta Firenze-Bologna sono stati bloccati dalla magistratura per motivi legati all'inquinamento; il ministero si è reso artefice diretto del processo di chiarimento con gli organi locali e con la magistratura in modo da riattivare i lavori in un arco temporale di appena 15 giorni.

Un'altra operazione compiuta dal dicastero è stata quella di consentire l'avvio dei lavori della tratta Torino-Novara, garantendo un volano finanziario aggiuntivo di oltre 2.500 milioni di euro. Con l'avvio dei lavori sulla tratta Torino-Novara si è praticamente attivato il primo segmento del corridoio euroasiatico numero 5 che collega il Portogallo con l'Est europeo.

Sempre nel comparto dei collegamenti ferroviari va ricordato che si sono avviati i sondaggi esplorativi per la realizzazione del collegamento ferroviario Torino-Lione.

Nel comparto delle reti metropolitane, in materia di trasporto rapido di massa per i finanziamenti di cui alla legge n.211 del 1992, alla scadenza del 30 giugno 2001, non erano ancora avviati i lavori, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha provveduto a redigere appositi accordi procedurali che definiscono con maggior precisione le diverse fasi di attuazione degli interventi ed i relativi tempi, il cui mancato rispetto comporta l'automatica revoca del finanziamento. Gli accordi procedurali siglati, a cui faranno seguito altri con i soggetti beneficiari i cui termini sono in scadenza, hanno permesso di riattivare investimenti per circa 1.350 milioni di euro.

Un'operazione di particolare rilevanza è stata quella relativa all'avvio concreto del progetto MO.SE, di cui ho già parlato.

Tutto questo lavoro è stato possibile attivarlo grazie ad una vera sintonia che si è instaurata con tutti gli altri soggetti istituzionali preposti alla gestione della cosa pubblica.

PRESIDENTE. La prima domanda che intendo porle, ministro, riguarda l'iter di approvazione del disegno di legge collegato in materia di infrastrutture all'esame del Senato. Avendo esaminato in tempi molto stretti alla Camera sia la legge obiettivo sia il collegato infrastrutture, siamo preoccupati della mancata approvazione di quest'ultimo in tempi rapidi da parte dell'altro ramo del Parlamento.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Mi è stato garantito - ne ho parlato anche con il senatore Grillo - che in questi giorni si stanno apportando le ultime modifiche. Penso che entro il mese di giugno possa essere concluso l'iter del disegno di legge al Senato.

PRESIDENTE. È importante che arrivi alla Camera in tempi adeguati, dato che dovremo riesaminarlo in terza lettura.

Do la parola ai colleghi che desiderano porre domande al ministro.

FABRIZIO VIGNI. Purtroppo non abbiamo sufficiente tempo per redigere un bilancio dettagliato di questo anno di Governo, ma mi preme sottolineare che nel campo delle infrastrutture si tratta, secondo noi, di un bilancio di promesse mancate e danni fatti, quindi un quadro assai diverso da quello presentato dal ministro.

Nelle cifre fornite dal ministro credo vi sia un significativo lapsus, perché si sostiene che sarebbero stati attivati interventi per un totale di 27 milioni di euro, che sarebbero pari soltanto a 54 miliardi di lire. La cifra di 54mila miliardi, peraltro, non può essere spacciata per investimenti del Governo Berlusconi. Se così fosse, il suo mandato già sarebbe esaurito dal lavoro di questi primi dieci mesi. In realtà, come sappiamo, l'insieme di questi