

investimenti è dovuto in larga parte ad investimenti attivati, stanziati, progetti varati e cantieri aperti dal precedente Governo.

Comunque, per sintetizzare questo anno di Governo potremmo affidarci a due titoli di quotidiani al di sopra di ogni sospetto. Il *Corriere della Sera*, nei giorni scorsi, così titolava: «Sogni od opere? Un anno dopo non è partito niente», ed ancora prima, *Il Sole 24 Ore*, scriveva che «Il Governo si è infilato in un operoso pantano».

Mi limiterò a porre cinque domande. La «legge obiettivo» è stata presentata inizialmente come un provvedimento che, ogni anno, avrebbe dovuto identificare pochi progetti certi, con risorse certe e sicuramente cantierabili nell'anno successivo. Invece, tale normativa ha «partorito» un elenco lunghissimo di opere incerte - quasi 300 - senza alcuna sicurezza riguardo ai finanziamenti, assomigliando così terribilmente ai vecchi piani degli anni settanta e ottanta. Lei, signor ministro, oggi, ha parlato di 21 opere: vuole chiarirci una volta per tutte quante sono le opere alle quali verrà applicata la cosiddetta legge obiettivo e sulle quali saranno concentrate le risorse? Le pongo questa domanda, anche perché, nella precedente audizione del 30 gennaio, lei disse che il Governo avrebbe applicato la legge obiettivo a 19 opere.

La seconda domanda è attinente al rovesciamento, da parte del piano CIPE, delle priorità stabilite nel piano generale dei trasporti. Nel primo si prevede la destinazione del 42 per cento circa delle risorse alla viabilità, a fronte del 36 per cento alle ferrovie, mentre nel secondo le percentuali erano del 56 alle ferrovie e del 28 alla viabilità. Non pensa che ciò sia in contraddizione con l'approvazione odierna del disegno di legge di ratifica del protocollo di Kyoto, che ci indirizza verso una maggiore sostenibilità del sistema dei trasporti?

La terza domanda è relativa alle risorse pubbliche, molto poche, ed al fatto che il Governo sia alla ricerca affannosa di altre fonti di finanziamento. Lei, ministro, ha

dichiarato ai giornali che le fondazioni bancarie finanzieranno la società Infrastrutture SpA. Vorrei sapere da dove trae tale certezza, poiché ciò non è scritto né nel cosiddetto regolamento Tremonti relativo alle fondazioni, né nel cosiddetto collegato sulle infrastrutture, né nel decreto-legge sulla Infrastrutture SpA.

La quarta domanda riguarda le imprese di costruzione, settore per il quale emerge una forte preoccupazione, perché la cosiddetta legge obiettivo e le modifiche alle regole sugli appalti restringono il mercato ed il rischio è che solo poche grandi imprese gestiscano gli appalti. Risulterebbe, inoltre, che lei abbia convocato per consultazioni sul decreto delegato solo alcune associazioni delle grandi imprese. Fino ad oggi lei non ha risposto, se non in maniera generica, alle preoccupazioni espresse dai costruttori. Le chiedo: cosa pensa di fare per evitare un restringimento del mercato degli appalti a poche grandi imprese?

Infine, nei giorni scorsi abbiamo letto sui giornali - non so se si tratti di un errore della stampa o di parole da lei effettivamente pronunciate - alcune sue affermazioni, in cui in sostanza si sosteneva che qualora le regioni non dovessero concedere il proprio assenso alle proposte del Governo, si assumeranno la responsabilità della mancata realizzazione delle opere. Sono convinto del contrario. Infatti, se il Governo, anziché concertare con le regioni, pensasse di imporre le decisioni dall'alto, la responsabilità sarebbe completamente sua. Nel caso del corridoio tirrenico Grosseto-Civitavecchia, se l'attuale Governo non avesse rimesso in discussione una decisione già assunta per proporre un nuovo accordo, i lavori avrebbero già potuto essere avviati. In ogni caso, non pensa che sarebbe saggio - dico ciò, perché sembrerebbe che queste affermazioni abbiano suscitato irritazione anche nel presidente Ghigo - cambiare atteggiamento nei riguardi delle regioni?

ERMETE REALACCI. Non ripeterò le domande formulate dal collega Vigni; mi riservo, peraltro, di leggere con maggiore

attenzione il poderoso rapporto che il ministro ci ha presentato il quale, come sempre, contiene una lunga enunciazione di progetti e potenziali finanziamenti. Vorrei richiamare l'attenzione soltanto su tre punti.

La prima osservazione è che oggi è stato approvato dalla Camera il disegno di legge di ratifica del protocollo di Kyoto, ma è stato approvato anche un ordine del giorno con il quale si chiede al Governo ed ai ministeri competenti di valutare l'impatto che le loro scelte avranno dal punto di vista delle emissioni di gas serra. Mi chiedo se, a seguito dell'approvazione di questo ordine del giorno - ma anche indipendentemente da ciò -, il suo ministero, da solo o d'intesa con altri dicasteri, stia valutando quali siano gli effetti, dal punto di vista del rispetto degli accordi di Kyoto e delle emissioni di gas serra, di quel *mix* di interventi nel settore delle infrastrutture che, quanto meno sulla carta, si sta portando avanti.

Passo ora alla seconda osservazione. Ho apprezzato il fatto che nella relazione del ministro vi sia una formulazione più cauta, rispetto ad alcune interviste apparse sui giornali, in merito alla vicenda del tratto viario Livorno-Civitavecchia. Siccome considero questa vicenda alla stregua di un « caso di scuola » per le scelte da compiersi anche in rapporto con le regioni e gli enti locali, ritengo di dover sottoporre alcune questioni specifiche. Siamo di fronte ad un tratto sul quale c'era da tempo un accordo siglato - insieme all'ANAS - tra lo Stato e le regioni competenti. Lei, signor ministro, conoscerà benissimo la vicenda perché è stato più volte sollecitato in materia. Secondo questo accordo il progetto dell'ANAS sarebbe costato, a quel tempo, 775 milioni di euro mentre il progetto autostradale allora predisposto dalla società concessionaria SAT dovrebbe costare circa 2.835 milioni di euro, di cui almeno 1.900 a carico dello Stato. Se non vado errato credo che la cifra a cui lei accennava poc'anzi sia quella a carico dello Stato.

Pertanto le questioni che le vorrei sottoporre al riguardo, signor ministro, sono

le seguenti: innanzitutto, la società SAT, che a suo tempo ha avuto l'affidamento senza gara per la realizzazione dei lavori di completamento del tratto, potrà utilizzare i nuovi poteri di realizzazione previsti dalla cosiddetta legge obiettivo? Cioè non avrà limiti di tempo o vi saranno interventi da parte dello Stato? Avrà inoltre la possibilità di affidare senza gara la realizzazione dei lavori ad imprese collegate?

Inoltre, vista la contrarietà della regione Toscana e di larga parte degli enti locali interessati, il ministero ha intenzione di utilizzare i poteri previsti dalla cosiddetta legge obiettivo per giungere all'approvazione del progetto? Francamente, alla luce delle modifiche introdotte alla Costituzione ed anche seguendo il buon senso, ci sembra difficile che un braccio di ferro con le regioni si possa risolvere nel modo in cui, in base alle dichiarazioni pubbliche che il collega Vigni ricordava poc'anzi, sembrerebbe essere stato proposto dal ministero, quindi da lei, cioè sostanzialmente con un *diktat* nei confronti degli enti territoriali e delle regioni.

La terza osservazione sulla quale volevo richiamare l'attenzione è forse marginale, ma ritengo comunque utile un chiarimento al riguardo. Nei giorni scorsi è apparsa sulla stampa una dichiarazione di Gamberale, secondo il quale si sarebbe in procinto di introdurre il pedaggio a pagamento su larghi tratti dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Poiché dalle varie formulazioni più volte esposte sullo stato dell'arte dei finanziamenti necessari per l'opera non risulta chiaramente se esistano o meno i fondi sufficienti al riguardo, chiedo se questa proposta sia fondata, se questa è la direzione verso la quale si sta procedendo e se questa sia una proposta concordata, anche in questo caso, con le regioni interessate e se di ciò si è ragionato anche in sede di pianificazione generale degli interventi infrastrutturali del paese.

UGO PAROLO. Volevo approfittare della relazione presentata dal ministro per svolgere alcune considerazioni. La prima è che questa relazione sullo stato di attuazione dell'infrastrutturazione del nostro

paese, di fatto, assomiglia molto alla relazione che è stata presentata in occasione della delibera del CIPE relativa all'individuazione delle opere. Mi rendo conto che, essendo trascorsi pochi mesi, non potrebbe essere diversamente, anche se l'attuale relazione naturalmente contiene delle indicazioni più precise relative soprattutto alla tempistica dell'esecuzione dei lavori e dello stato di esecuzione dei progetti.

Nonostante consideri personalmente molto positiva l'opera svolta nell'analizzare su tutto il territorio nazionale la reale situazione in cui ci troviamo, cioè in pratica censire lo stato, purtroppo, di arretratezza, delle nostre infrastrutture, ritengo altresì che a questo punto sia veramente importante, signor ministro, inviare un concreto segnale nel senso di una reale volontà di cambiamento nell'esecuzione delle opere. Ciò perché altrimenti si corre il rischio che, alla fine, non vi sia più credibilità nell'azione di Governo. La domanda che viene dalla gente e da tutti gli operatori è sempre la stessa: quando verranno avviati i cantieri? Personalmente mi faccio portatore di questa esigenza anche se so di affermare cose banali, ma questo è proprio quanto sostiene la società civile. Pertanto, l'invito è di non perdere tempo e soprattutto individuare concretamente quali siano le opere la cui realizzazione possa essere avviata per prima.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Basta leggere la relazione.

PRESIDENTE. Il ministro ha distinto tra le opere già programmate e le altre.

UGO PAROLO. L'ultima indicazione fornitaci dal ministro è di per sé già molto positiva: l'aver dato concreta attuazione alla realizzazione di opere ferme, ma già finanziate, per un importo pari a circa 26 mila milioni di euro è certamente già un merito enorme che va riconosciuto al Governo. Credo però che da questo Esecutivo ci si aspetti di più e so che il ministro si sta adoperando al riguardo. So

altresì che egli si sta recando in tutto il paese proprio per recepire anche le esigenze del territorio, al fine di non perdere tempo e prendere contatti con le amministrazioni locali, proprio per evitare malintesi ed incomprensioni. Preciso comunque che la mia, più che una critica, è un suggerimento. Cerchiamo di agire dove possibile, non tanto a livello ministeriale, quanto, e soprattutto, nell'apparato pubblico, in modo tale che vengano responsabilizzati a tutti livelli i vari apparati ed i tempi, che per legge abbiamo stabilito, vengano rispettati.

MAURIZIO LUPI. Prima di sottoporre al ministro due domande specifiche, volevo svolgere una considerazione di carattere generale. Anzitutto ringrazio il ministro Lunardi per la sua relazione e per la puntualità e schematicità con le quali la stessa è stata predisposta. Lo ringrazio anche perché chiunque di noi - se vogliamo evitare la demagogia - sa cosa voglia dire affrontare il tema delle opere pubbliche e delle grandi infrastrutture e sa cosa significhi in termini di tempo, di risorse e di controllo dell'attuazione, affrontare, finanziare e «cantierizzare» un'opera pubblica nel nostro paese. Credo che vada assolutamente apprezzata, senza distinzione di schieramento, l'opera di schematizzazione e di controllo, come si direbbe in una qualsiasi azienda privata, riguardo agli obiettivi (stabiliti in maniera chiara), alle opere che vengono avviate e che sono cantierabili (anch'esse indicate in maniera chiara) e a quelle opere che vengono, invece, progettate e che verranno realizzate. Ciò perché un'opera non si può realizzare se non la si progetta e inoltre è già un grande obiettivo sbloccare un progetto, perché nel nostro paese la maggior parte del tempo, riguardo alle opere pubbliche, viene spesa per la realizzazione del progetto. L'altra parte preponderante del tempo (e così si giunge alle calende greche!) la si trascorre per realizzare quanto previsto dal progetto. Un altro grande obiettivo perseguito da questo Governo e da questa maggioranza è quello di avere, ad esempio, sbloccato la realizzazione di

progetti, creando così le condizioni concrete affinché poi si possano realizzare le opere.

Per fare un esempio concreto e per non essere demagogici, ritengo sia evidente che l'ANAS disponesse di risorse, ma queste, insieme ai relativi progetti, erano bloccate (come la Corte dei conti ha affermato). Allora il problema è che o un Governo e una maggioranza hanno la capacità di sbloccare le risorse, dando quindi concreta attuazione alle opere (e questo è un grande obiettivo raggiunto), altrimenti le stesse restano bloccate, come lo sono state nel corso della malsana gestione dell'ANAS degli anni precedenti.

Questo è un dato che la Commissione ha affrontato fin dall'inizio. Per cui, mi sembra che stiamo andando nella direzione giusta e dobbiamo proseguire così, mostrando coraggio nel continuare su questa linea, che consente una verifica attraverso relazioni puntuali, anche a costo di ricevere demagogicamente la solita osservazione relativa alle promesse mancate!

Come affermato dal Presidente Berlusconi, il programma delle grandi opere pubbliche va realizzato nel corso del quinquennio di Governo. Intendiamo fare ciò e, a tale scopo, la stabilità governativa risulta fondamentale. Tuttavia, desideriamo anche controllare e verificare — è d'altronde un compito del Parlamento — quali di queste opere, e con quali tempi, saranno realizzate.

Detto ciò, passo alle domande. In questi mesi si è continuato a parlare di una sorta di contrapposizione (i colleghi dell'opposizione hanno molto insistito su questo punto) tra il Ministero delle infrastrutture e quello dell'ambiente, come se il primo indossasse le vesti di « distruttore » dell'ambiente mentre il secondo quelle di « difensore » di quest'ultimo, un po' come in un gioco delle parti. Ritengo invece che, nella sua relazione, in più passaggi, lei, signor ministro, abbia già sottolineato che infrastrutture ed ambiente corrono di pari passo. La realizzazione delle prime migliora la qualità del secondo (questo è il grande tema su cui scommettiamo), per cui mi sembra doverosa — lei lo ha ac-

cennato nella sua relazione — una precisazione da questo punto di vista: il Governo è uno, non due!

La seconda domanda riguarda il tema delle garanzie: non vogliamo che si torni indietro rispetto all'impostazione data dalla « legge obiettivo ». Sappiamo che vi sono critiche da parte dell'opposizione, ma la « legge obiettivo », con i suoi contenuti, rappresenta la possibilità di una grande innovazione che, con la realizzazione delle opere pubbliche previste, intendiamo offrire al paese.

Da questo punto di vista, siamo preoccupati quando percepiamo taluni passi indietro. Siamo, per esempio, convinti che celerità e flessibilità nella realizzazione delle opere, una compartecipazione di pubblico e privato, siano anche i mezzi per combattere drasticamente la corruzione nel nostro paese, così come gli altri fenomeni legati alla mafia e via dicendo. Pertanto, desideriamo capire quali siano le modalità con cui il Governo intenderà proseguire e mantenere la direzione intrapresa (così come nel caso della riforma della cosiddetta legge Merloni).

Vorrei che il ministro, nel corso della sua replica, esaminasse anche questi due aspetti.

**DONATO PIGLIONICA.** Signor presidente, desidero ricordarle che vorrei porre una domanda di carattere tecnico al signor ministro.

**PRESIDENTE.** Nella riunione dell'ufficio di presidenza avevamo stabilito il principio per il quale, nel corso dell'audizione, vi sarebbe stato un intervento di un oratore per gruppo perché, purtroppo, non avendo sufficiente tempo per le attività delle Commissioni, già utilizziamo tutto lo spazio consentito dalle sedute dell'Assemblea: siamo pertanto costretti, per forza di cose, a comprimere i tempi disponibili. D'altra parte, mi è sembrato opportuno invitare il ministro qui oggi per riferire alla Commissione, come convenuto nel corso della precedente audizione.

Prego quindi il ministro di rispondere.

DONATO PIGLIONICA. Signor presidente, insisto per rivolgere la mia domanda al signor ministro.

PRESIDENTE. Mi dispiace, vi prego di non formulare altre domande.

DONATO PIGLIONICA. Signor presidente, si tratta di una domanda di carattere tecnico: esiste un piano di 1.100 miliardi per la soppressione di passaggi a livello che attende il « via libera » dal Ministero delle infrastrutture. Può fornirci notizie al riguardo ?

PRESIDENTE. Invito il signor ministro a replicare.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. L'onorevole Vigni ha affermato che, per quanto riguarda il programma da noi attuato nel corso di questi undici mesi, abbiamo aperto cantieri o addirittura parlato di opere che erano, in realtà, già state finanziate o progettate dai governi precedenti. Desidero dunque chiarire la questione una volta per tutte.

Per quanto riguarda i 50 mila miliardi di lire ed oltre già sbloccati per la fine del 2002 (nel senso cioè che si dovrà arrivare alla fine dell'anno per potere usufruire di tale cifra) si tratta di opere già progettate, in parte finanziate o su cui abbiamo già completato i finanziamenti, per le quali i cantieri apriranno, appunto, entro la fine di quest'anno. Questo significa che, se siamo riusciti a sbloccare l'avvio di tali opere adesso, i governi che ci hanno preceduto in passato non sono stati capaci di farlo !

Per esempio, per quanto riguarda il MO.SE, non si trattava di un cantiere aperto.

MICHELE VIANELLO. Signor ministro, lei sta asserendo il falso rispetto ad un dato ufficiale, perché nella delibera del comitato alla quale lei si riferisce, non vi è minimamente scritto da nessuna parte di una progettazione esecutiva: si parla genericamente di un avanzato stadio di pro-

gettazione. Quindi, eviti di dire cose non vere a chi conosce le questioni meglio di lei e da molto più tempo ! Lasci stare il MO.SE, che non c'entra proprio nulla !

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Mi scusi, sono trentacinque anni che si parla del MO.SE, un progetto che era bloccato presso la Comunità europea per motivi che, peraltro, forse voi conoscete meglio di me, ma che considero comunque inutile in questa sede stare a richiamare. Da sei mesi, abbiamo fatto pressioni sulla Comunità per far sì che venisse sbloccato, altrimenti non si sarebbe potuto fare.

MICHELE VIANELLO. Signor ministro, mi permetta ma non è così, il MO.SE non era bloccato dalla Comunità europea. Lei sta parlando di cose che non conosce ! Il MO.SE, ripeto, non era affatto bloccato dalla Comunità europea, nemmeno per sogno ! Ma di che cosa sta parlando ?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Parlo della realtà dei fatti !

MICHELE VIANELLO. Parli di cose di cui è a conoscenza ! Ha fatto riferimento proprio all'esempio sbagliato: utilizzi altri esempi ! Ripeto: parli di cose di cui è a conoscenza !

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. La realtà dei fatti è che il MO.SE parte entro il 2002 ! Questa è la realtà !

MICHELE VIANELLO. Lei sta affermando che i cantieri del MO.SE partirebbero entro il 2002 ?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, entro il 2002.

MICHELE VIANELLO. D'accordo, il 31 dicembre del 2002 la aspetto volentieri a Venezia per l'apertura dei cantieri del MO.SE ! Ci divertiremo !

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. È già stato definito!

MICHELE VIANELLO. Credo che lei scambi il MO.SE con le dighe che verranno costruite fuori dalle bocche di porto per arrestare...

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Assolutamente no! Lei non è ben informato in materia.

MICHELE VIANELLO. Credo invece di essere molto ben informato in materia!

PRESIDENTE. Onorevole Vianello, Venezia è cara al cuore di tutti gli italiani...

MICHELE VIANELLO. Signor presidente, il ministro si sa difendere...

PRESIDENTE. Stia zitto e faccia rispondere il ministro, onorevole Vianello!

MICHELE VIANELLO. Presidente, usi questi termini con qualcun altro, non con me!

PRESIDENTE. Stia zitto e faccia parlare il ministro, onorevole Vianello!

MICHELE VIANELLO. « Stia zitto » lo usi con qualcun altro! Non utilizzi più questo tono con alcun membro di questa Commissione, presidente!

PRESIDENTE. Questa seduta si sta trasformando in una rissa!

MICHELE VIANELLO. Presidente, lo ripeto, non utilizzi più toni simili con alcun membro di questa Commissione, è chiaro?

PRESIDENTE. Non facciamo risse, per cortesia! Il ministro è nostro ospite e deve poter rispondere a tutte le domande poste. Collega Vianello, poteva rivolgere una domanda, anziché interrompere il ministro!

MICHELE VIANELLO. No, non potevo perché lei ha ricordato che ciò era consentito soltanto ad un membro per gruppo, caro presidente!

PRESIDENTE. La prego, signor ministro, prosegua nella sua replica.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Abbiamo sbloccato la situazione del MO.SE con la Comunità europea, dove era bloccata da diversi anni. Abbiamo definito, sempre con la Comunità, che il 53-54 per cento delle opere venisse realizzato in proprio dal consorzio Venezia Nuova, mentre il 47 per cento fosse destinato con una gara europea: questa è una novità che prima non esisteva, tanto per essere chiari!

Quindi, tutto ciò è stato da noi definito, altrimenti sarebbe rimasto bloccato per altri vent'anni! Desidero che questo punto sia chiaro. Pertanto, il merito dell'attuale Governo consiste nell'aver sbloccato un'opera importantissima, che si realizzerà. I cantieri apriranno entro la fine di quest'anno e, detto questo, concludo sul MO.SE.

MARISA ABBONDANZIERI. Chi ha finanziato i 50 mila miliardi di cui parlava prima?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. I 50 mila miliardi sono l'importo complessivo; i finanziamenti relativi al MO.SE. sono pari a 12 mila miliardi. È tutto scritto nella relazione.

PRESIDENTE. Lasciamo svolgere la replica al ministro senza interruzioni; se vi sono ulteriori domande, oltre a quelle già poste nel corso dell'audizione, possono essere inviate per iscritto al ministro, che ha dichiarato la propria disponibilità a rispondere.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Un'altra opera di cui sono stati aperti i cantieri, per finanziamenti pari a 9 mila miliardi è la

tratta Torino-Novara relativa all'alta capacità ferroviaria. Il progetto è stato preparato ai tempi di Necci con finanziamenti relativi soltanto a 4 mila miliardi circa. Il Governo ha approvato lo stanziamento di altri 5 mila miliardi per poter concretizzare il progetto ed aprire i cantieri.

Non abbiamo intenzione di assumere meriti che non ci spettano, ma la realtà di quanto abbiamo realizzato è sotto gli occhi di tutti.

Per quanto riguarda le domande sulla cosiddetta legge obiettivo, questa si applica immediatamente alle opere di emergenza, cioè le 19-21 opere che ho citato, contenute all'interno del documento. Le novità presenti riguardano lo stato di avanzamento dei progetti e le date di apertura dei cantieri (altro dato concreto). Per tutte le altre opere all'interno del documento del CIPE, volute dalle regioni nelle intese assunte nel mese di novembre, si potrà utilizzare lo strumento previsto dalla legge obiettivo ai fini di una maggiore velocità di realizzazione delle stesse; tale normativa deve essere utilizzata per evitare di rimanere « impantanati », come è avvenuto negli ultimi dieci anni.

FABRIZIO VIGNI. Questo discorso vale per le procedure, ma non per i soldi.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. I soldi ci sono. Come lei sa, onorevole Vigni, le spese sono graduali: le somme già finanziate facevano parte di impegni di spesa precedenti, mentre per le nuove spese, quest'anno finanzieremo solo le progettazioni. Infatti, passeranno almeno due anni prima che si aprano i cantieri delle opere nuove previste dalla legge obiettivo, dato che occorreranno sei mesi per approvare il progetto preliminare, sette mesi per approvare il definitivo, più altri dieci mesi per preparare i progetti esecutivi. Fra l'altro, si tratta di tempi eccezionali se confrontati con quelli degli anni passati.

Per rispondere all'onorevole Parolo, capisco che la gente si lamenti di non vedere l'apertura dei cantieri, ma abbiamo sbloccato opere per 50 mila miliardi (basta vedere l'elenco contenuto nel documento) e questo va a merito dell'attuale Governo. Anche la variante di valico era bloccata da anni, perché era stata richiesta un'altra valutazione di impatto ambientale. Non siamo contrari in assoluto alle valutazioni di impatto ambientale, ma ne erano già state presentate due e quindi abbiamo deciso di far partire immediatamente i lavori. I cantieri si apriranno tra un mese, appena sarà pronto il decreto previsto dal collegato alle infrastrutture.

I lavori previsti per il raccordo anulare di Roma comprendono finanziamenti per 900 miliardi di lire (si tratta di otto lotti) e partiranno a giugno, quando sarà pronto il relativo decreto. Qualcuno ha affermato che non vi è nulla di nuovo rispetto alla delibera CIPE dell'anno passato. Non è vero: vi sono molti progetti nuovi. È ovvio che oggi facciamo una sintesi dei lavori a un anno di distanza, ma di concretezza ve ne è molta.

Per quanto riguarda la domanda relativa al documento del CIPE che prevede stanziamenti relativi sia alla viabilità su strada sia alla ferrovia, le percentuali riportate dall'onorevole Vigni sono corrette. Sono d'accordo che sarebbe necessario investire di più sulle ferrovie, ma, affinché si abbia una ricaduta significativa sul settore del trasporto su gomma, occorreranno almeno quindici anni. Allora, nel frattempo, è necessario intervenire con finanziamenti relativi ad opere di mantenimento ed ammodernamento delle strade. Questo è il motivo per cui, attualmente, gli stanziamenti previsti per il settore stradale sono pari a quelli considerati per il settore ferroviario.

La volontà del Governo, comunque, è stata espressa chiaramente attraverso i progetti relativi ai valichi alpini. Nel documento CIPE, sono stati investiti 12.500 miliardi di lire relativi ai trafori del Bren-

nero, del Sempione e dell'Alpetunnel (tutti ferroviari) e soltanto 350 miliardi per il traforo autostradale del Frejus, necessari alla sua messa in sicurezza. Da questi dati si desume la volontà governativa di voler essere aderenti agli indirizzi desumibili dal protocollo di Kyoto ed indicati dalla Comunità europea.

Comunque rinnovo la disponibilità a fornire risposte scritte ad eventuali domande scritte che dovessero pervenirmi ed anche a ritornare per un'altra audizione.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il ministro e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15,25.**

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

**DOTT. VINCENZO ARISTA**

*Licenziato per la stampa  
il 3 giugno 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

