

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PIETRO ARMANI

La seduta comincia alle 14,35.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Pietro Lunardi, in ordine allo stato di programmazione, finanziamento e realizzazione delle grandi opere di interesse strategico nazionale ed europeo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Pietro Lunardi, in ordine allo stato di programmazione, finanziamento e realizzazione delle grandi opere di interesse strategico nazionale ed europeo.

In proposito, ricordo che, secondo quanto convenuto nell'ambito dell'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, si è concordato di riservare all'intervento introduttivo del ministro un tempo non superiore a dieci minuti, visto che le indicazioni di dettaglio in relazione ai temi oggetto dell'audizione sono analiticamente contenute nel documento allegato al documento di programmazione economico-finanziaria, predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Successivamente, ogni gruppo avrà a disposizione un termine massimo di cinque minuti per porre eventuali questioni, in modo tale da consentire tempi congrui per la replica del ministro.

Al riguardo, desidero avvertire i colleghi che la presidenza si atterrà rigidamente alla citata organizzazione dei lavori, anche in considerazione dei tempi ristretti a disposizione della Commissione, che — secondo quanto convenuto sulla base delle intese intercorse tra i gruppi — dovrà in seguito deliberare sul DPEF 2004-2007.

Do la parola al ministro Lunardi, con il quale vorrei congratularmi perché l'allegato al DPEF è veramente un documento importante, come è stato rilevato anche da alcuni interventi di questa mattina: si tratta di un documento di grande rilievo, molto analitico ed approfondito e, dandone un giudizio da economista, anche molto interessante dal punto di vista della modifica di certi luoghi comuni in materia di crescita del prodotto interno lordo, che fino ad ora erano stati assunti per inerzia.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, presidente. Credo che sia utile, prima di entrare nel merito della esposizione sulle strategie portate avanti in questo primo biennio di attività, precisare con chiarezza alcuni elementi che, a mio avviso, danno forza e certezza all'intero processo di infrastrutturazione organica attivata nel paese.

Il piano delle infrastrutture strategiche, approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001, ha prodotto non solo un cambiamento sostanziale nell'approccio alla politica del territorio del nostro paese,

ma ha anche generato una chiara identificazione di scelte supportate da un piano fonti-impieghi. Quel quadro di interventi ha perso la dimensione provinciale ed è diventato tessera di un mosaico strategico dell'intera Unione europea. Il documento Van Miert, voluto espressamente dalla mia persona, rappresenta il primo *master plan* dell'Unione europea. Ripeto che tale *master plan*, proposto da me due anni fa nel Consiglio dei ministri dei trasporti dell'Unione europea e redatto dal gruppo Van Miert su incarico della Commissione trasporti della Comunità, è stato proprio voluto da noi italiani. Oggi il piano è stato esaminato e condiviso dal Consiglio informale dei ministri dei trasporti dei ventisette paesi della nuova Europa, tenutosi a Napoli il 4 e 5 luglio. Nell'ambito del gruppo Van Miert sono stati esaminati 138 progetti richiesti da tutta l'Europa. Tra questi, 18 sono stati dichiarati prioritari e messi nella lista 1, di cui 4 italiani. Vi ricordo che nel documento Van Miert ci sono quattro liste. La lista 0 è quella dei progetti prioritari in fase di completamento, da ultimare entro il 2010. Nella lista 1 sono compresi i 18 progetti dichiarati prioritari che devono cominciare prima del 2010 e che sono finanziati con fondi TEN (dal 10 al 20 per cento) sui quali stiamo lavorando per ottenere il 20 per cento. Nella lista 2 vi sono progetti prioritari a lungo termine. Nella lista 3 vi sono i progetti importanti per la coesione territoriale finanziati con i fondi strutturali. Queste sono le differenze tra le quattro liste, che non sono liste di serie « A » e di serie « B » ma sono tutte allo stesso livello, pur avendo condizioni diverse di operatività.

Nel piano Van Miert ci sono le seguenti scelte strategiche per il nostro paese: il prolungamento del corridoio n. 5 ad ovest, consentendo in tal modo che l'asse Kiev-Trieste raggiunga Lione e Lisbona, attraversando il segmento italiano Trieste-Torino; l'attuazione del corridoio nord-sud (la Berlino-Napoli-Palermo) comprensivo del ponte sullo Stretto di Messina, che è stato ufficializzato e pertanto significa che ogni volta che lavoriamo su questo corri-

doio lavoriamo in Europa; la realizzazione del corridoio Genova-Rotterdam come collegamento tra il Mare del nord e il Mar Tirreno.

All'interno del piano Van Miert sono compresi altri progetti molto importanti: la realizzazione dei sistemi telematici ed informatici, quali il progetto Galileo e di sistema VTS, necessari per ottimizzare le filiere logistiche; l'abbattimento dei vincoli naturali, quali quello del sistema dei Pirenei e delle Alpi (che abbiamo imposto all'interno del documento); il prolungamento del corridoio 8 (Varna-Sofia-Tirana-Durazzo) che abbiamo ottenuto fino a Bari e che rientra tra le opere di coesione territoriale; la rilevanza delle autostrade del mare del sistema tirrenico e del sistema Ionio-Adriatico, che sono considerate delle ferrovie e delle autostrade, cioè diventano opere strutturali (questa è una cosa fondamentale, perché consente al Mediterraneo di riacquistare una centralità che prima non aveva, anche grazie all'entrata di Cipro e Malta e di altri paesi che hanno dato un forte impulso a questo tipo di impostazione); l'identificazione delle forme più idonee per assicurare i finanziamenti necessari tenendo conto dei vincoli della finanza pubblica ed il principio della territorialità ben radicato (che costituisce un aspetto molto importante perché un'opera effettuata a Brindisi significa una opera fatta in Europa, non è più un'opera italiana: il passante di Mestre non è più un'opera del Veneto ma un'opera sul corridoio 5 che va da Kiev a Lisbona). C'è un cambio di mentalità e di impostazione che è fondamentale perché l'effetto-scala svolge un ruolo molto importante. Infine, vi è la definizione degli strumenti di finanziamento della Comunità per vincere la sfida che prevede, solo per i progetti prioritari, nel periodo 2004-2020 un'esigenza finanziaria di 267 miliardi di euro.

Ritengo utile ricordare solo alcuni primi segnali concreti, che possono essere ripresi dall'Ecofin e dai ministri delle finanze quali fonti per individuare le risorse di finanziamento. Innanzitutto, la BEI è disposta ad erogare prestiti a lungo

termine (35 anni) per la copertura fino al 75 per cento del costo dei progetti, per l'ammontare complessivo di 50 miliardi di euro nel periodo 2004-2010. Una grande attenzione viene data al partenariato pubblico e privato, identificando una migliore gestione dei rischi e dei costi. È anche molto importante l'idea del Parlamento europeo di creare nell'ambito delle previsioni finanziarie un Fondo europeo per i trasporti, che dovrà essere uno strumento finanziario dotato di un *budget* separato, valido per tutti gli Stati dell'Unione, destinato a tutte le forme di trasporto e a tutti i problemi del settore.

Particolare interesse viene posto alla necessità di un quadro comune e stabile per quanto riguarda gli oneri da addebitare per l'utilizzo delle infrastrutture, cioè l'eurovignette. L'addebito per l'uso efficiente dell'infrastruttura renderebbe possibile creare un quadro più favorevole agli investimenti, per non parlare della possibilità per i gestori delle infrastrutture di coprire in tutto o in parte i propri costi. In quest'ambito è compreso il discorso del finanziamento incrociato, che è stato portato avanti da noi italiani soprattutto in riferimento all'esempio del Brennero, cioè utilizzare i pedaggi autostradali per finanziare la ferrovia.

Infine, viene proposta un'apposita organizzazione degli investimenti, identificando, come detto prima, un coordinamento nell'ambito dei corridoi. L'Italia ha proposto un coordinamento fatto da un soggetto che si assume il compito di stimolare la cooperazione ed essere vero catalizzatore di tutte le iniziative capaci di attuare nei tempi previsti il corridoio, ossia un tutore del corridoio che dovrebbe essere il garante per tutti che le cose siano portate avanti nei termini previsti dall'Europa e dai singoli Stati.

Il CIPE non ha approvato solo atti programmatici, ma, in questi primi dieci mesi di attività, a valle cioè dell'approvazione della legge n. 166 del 2002, il CIPE ha anche approvato investimenti relativi a progetti previsti dalla legge obiettivo, attivando risorse per oltre 5.200 milioni di euro.

Va inoltre sinteticamente ricordato quanto sia stato fatto dal Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti per dare concretezza al processo di infrastrutturazione organica. Nel primo anno di Governo (luglio 2001-giugno 2002) sono state attivate opere il cui costo è pari a 32.214 milioni di euro e cantierate opere per 6.000 milioni di euro.

Nel secondo anno di Governo (luglio 2002-giugno 2003) si stanno attivando opere il cui costo è pari a 28.786 milioni di euro e cantierando opere per 19.400 milioni di euro.

PRESIDENTE. Ho fatto un piccolo conto percentuale: nel primo anno la cantierizzazione rispetto a quelle attivate è del 18,6 per cento, mentre nel secondo il 67,4 per cento.

PIETRO LUNARDI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Sì, questi dati sono esatti.

Si ritiene opportuno, infine, mettere in evidenza un risultato davvero importante ottenuto dall'ANAS nella stipula della nuova convenzione con la Società autostrade.

Con tale atto, in particolare, una volta licenziato dal CIPE — e speriamo che avvenga presto —, si potrà procedere alla realizzazione di un vasto programma di infrastrutture autostradali che vanno dalla riproposizione degli investimenti, già previsti in concessione, alla previsione di interventi finalizzati al miglioramento degli *standard* di sicurezza e della qualità del servizio offerto agli utenti. In particolare, nel piano finanziario sono previsti investimenti privati per un valore globale, entro il 2038, di 24,163 miliardi di euro. Di tale volano, entro il 2009, saranno attivate risorse per 8,644 miliardi di euro mirate alla realizzazione, tra l'altro: del potenziamento del tratto autostradale Firenze-Bologna (3,958 miliardi di euro); del passante di Genova (1,8 miliardi di euro); dell'adeguamento dell'A14 da Rimini a Civitanova marche (1.734 milioni di euro); dell'autostrada Bergamo-Milano (308 milioni di euro); del passante di Mestre (233

milioni di euro); della Lainate-Como (186,2 milioni di euro); del polo fieristico di Milano (58 milioni di euro); del piano di sicurezza delle gallerie (134,5 milioni di euro).

Questo quadro di investimenti, attivati o in corso di attivazione, oltre a testimoniare un cambiamento sostanziale nel processo di infrastrutturazione del paese, fornisce un contributo di certezza sulla crescita del prodotto interno lordo. Una crescita che, solo per il volano attivato dalla apertura dei nuovi cantieri, potrebbe superare nel 2003 un valore pari allo 0,6 per cento.

Il prossimo triennio diventa quindi determinante sia per il successo della strategia del Governo, sia per il raggiungimento di alcuni obiettivi che trasformeranno in modo sostanziale l'attuale assetto dell'offerta di trasporto nel paese, della logistica e dell'organizzazione del territorio.

Del prossimo triennio, l'anno 2004 diventa un anno in cui si inverte in modo sostanziale la vecchia politica del « non fare ».

Infatti, disporremo di un *master plan* delle infrastrutture e dei trasporti dell'intera Unione europea, voluto dal nostro paese ed oggi all'esame della Commissione trasporti dell'Unione europea, che non solo identificherà gli assi strategici della nuova Europa, ma indicherà anche nuovi scenari e nuovi itinerari per accedere alle risorse, nuove logiche di partenariato, nuovi modi di vivere la territorialità e quindi nuove forme per definire l'interesse comune. Avvieremo i cantieri su infrastrutture determinanti per lo sviluppo del paese, quali: il tratto di alta velocità/alta capacità della tratta Novara-Milano (perché la Novara-Torino è già partita), il passante di Mestre, l'asse autostradale Brescia-Bergamo-Milano, la linea C e linea B1 di Roma, il completamento della rete metropolitana di Milano ed il collegamento funzionale con l'area della Fiera, l'intero asse autostradale Salerno-Reggio Calabria, l'asse autostradale Asti-Cuneo, il

completamento funzionale del sistema metropolitano campano, alcuni schemi idrici determinanti del Mezzogiorno.

Attiveremo le gare e le procedure per la realizzazione dello Stretto di Messina, di oltre la metà degli schemi idrici del Mezzogiorno, della metropolitana di Bologna, dell'asse autostradale Catania-Siracusa-Gela, della Nuova Romea, dell'adeguamento della E45, della circonvallazione di Perugia, di un numero rilevante di piastre logistiche, quali quelle di Trieste, Savona, Civitavecchia, Fiumicino, Gioia Tauro, Catania e delle tratte ad alta velocità Genova-Milano, Milano-Verona e Verona-Padova.

Porremo le basi per definire i trattati internazionali finalizzati alla realizzazione dei nuovi valichi ferroviari del Fréjus e del Brennero, compresi i nuovi impegni finanziari; avvieremo cioè in modo concreto la soluzione di un problema che è ormai diventato comunitario ed è strettamente legato alla limitata capacità residua offerta dall'attuale asse ferroviario.

Ebbene, questi impegni e questi quadri programmatici — che in passato sarebbero stati interpretati, nel migliore dei casi, come atto di buona volontà in quanto slegati da un quadro temporale certo — diventano invece impegni tra lo Stato ed i cittadini. Sono impegni che, proprio nel presente DPEF, trovano un chiaro riferimento programmatico, in quanto il primo programma delle infrastrutture strategiche, approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001, viene inserito formalmente nel DPEF 2004-2007 e una parte degli interventi (cioè le 91 opere identificate) contenuti in tale programma viene ritenuta capace di attivare risorse finanziarie nel prossimo triennio.

Nel rispetto di quanto espressamente detto nella legge n. 443 del 2001 (legge obiettivo), nella legge n. 166 del 2002 (legge collegata alla finanziaria 2002) e nel decreto legislativo n. 190 del 2002, si è cercato di produrre il quadro delle opere strategiche mature per qualità e livello di progettazione e pronte per il finanziamento.

In particolare, lo strumento legislativo precisa che il programma da inserire nel DPEF (questo è il motivo per cui questo documento è stato allegato, grazie anche all'intervento del presidente Armani, ossia per legittimarlo) deve contenere le seguenti indicazioni: l'elenco delle infrastrutture e degli insediamenti strategici da realizzare, i costi stimati per ciascuno degli interventi, le risorse disponibili e le relative fonti di finanziamento, lo stato di realizzazione degli interventi previsti nei programmi precedentemente approvati, il quadro delle risorse finanziarie già destinate e degli ulteriori finanziamenti necessari per il completamento degli interventi.

In base a questo, abbiamo allegato il DPEF, documento che voi conoscete.

Tutto ciò ha reso possibile l'individuazione di una serie di criteri descritti da un preciso quadro sinottico, allo scopo di ottenere, da un lato, l'elenco delle infrastrutture e degli insediamenti strategici da realizzare nell'arco temporale previsto dal DPEF, dall'altro l'individuazione dei costi stimati per ciascun intervento. Il quadro sinottico contiene, a fronte delle disposizioni normative, le indicazioni dei criteri utilizzati per rispondere all'obiettivo principale (si veda il Documento di programmazione economico-finanziaria).

Prima di entrare nel merito del lavoro svolto, ritengo, però, opportuno ricordare che le opere dimensionalmente rilevanti, cioè le cosiddette 21 opere strategiche individuate nel DPEF dell'anno scorso, oggi hanno già trovato sostanziale avvio. Tale constatazione emerge chiaramente dal quadro riportato, dove per ogni singola infrastruttura strategica indicata nel DPEF 2003-2006, è sinteticamente individuato l'insieme degli interventi posti in essere sino ad oggi, con riferimento sia alle attività ordinarie del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia a quelle scaturenti dall'applicazione dello strumento eccezionale della legge obiettivo. Ancora dal DPEF è possibile ricavare lo stato dell'arte delle 21 opere strategiche (con aggiornamento al 30 giugno 2003) — definite punto per punto, finanziamento per finanziamento —, quanto è stato rea-

lizzato in questi due anni e quanto si farà negli anni 2004-2007. La parola « inserito » che figura nelle tabelle contenute nel documento, significa che le opere sono pronte per essere presentate al CIPE. Per quanto concerne, quindi, l'identificazione del quadro di intervento, si precisa che, partendo il primo programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 — che a tutti gli effetti rimane il riferimento portante dell'intera operazione attivata dalla legge n. 443 (legge obiettivo) —, si è innanzitutto effettuata un'analisi dello stato degli elaborati progettuali inoltrati alla struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevista dal decreto legislativo n. 190 del 2002, e, sulla base di tale banca dati, è stato possibile identificare un primo quadro di interventi coerenti (ovvero i 91 interventi scelti), con le specifiche finalità previste dall'articolo 13, commi 3 e 4, della legge n. 166 del 2002.

A mio avviso, quindi, il documento prodotto dal mio dicastero costituisce un primo atto esplicativo della politica di questo Governo in cui si descrive in quale contesto si colloca l'attuale strumento programmatico, indicando in particolare sia il contesto nazionale sia quello comunitario (faccio presente che il 75 per cento delle opere inserite in questi documenti è di interesse prima europeo e poi nazionale); si indicano in modo analitico i fenomeni che stanno cambiando, gli assetti del sistema delle produzioni e dei consumi del paese; si elenca quanto concretamente si è fatto in questo biennio sia nella messa a punto dell'impianto legislativo, sia nella messa a punto dell'impianto finanziario e di quello strategico. Si ridisegna, inoltre, nel rispetto di quanto definito a scala comunitaria, l'intera rete infrastrutturale italiana, per renderla coerente con quanto emerso dal documento redatto dal gruppo Van Miert.

Si descrivono, infine, i singoli interventi aggregandoli in quattro distinte macroregioni (nordest, nordovest, centro e Mezzogiorno), e, nel rispetto della legge n. 443 del 2001, della legge n. 166 del 2002, e del

decreto legislativo n. 190 dello stesso anno, si è riconosciuto come riferimento portante il primo programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE in data 21 dicembre 2001 e tale programma è stato integralmente inserito nel DPEF.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Lunardi e do la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

FABRIZIO VIGNI. Premesso che, pur avendo una visione un poco diversa da quella del Governo sulle priorità da perseguire, il nostro atteggiamento, come ripeto per l'ennesima volta, non è quello di chi gioisce per i ritardi o per i fallimenti dell'esecutivo — stiamo parlando, infatti, del nostro paese che ha bisogno di opere pubbliche —, siamo sempre più sconcertati, nel senso che quanto più il Governo, come i dati e i fatti dimostrano, è in difficoltà nel mantenere gli impegni dichiarati in questi anni, tanto più si moltiplicano a dismisura gli annunci e gli imbrogli sui dati. Questa situazione paradossale credo potrebbe essere sintetizzata nel riferimento a certe notizie riportate recentemente da due periodici italiani. Mi riferisco, in particolare, a *Panorama* del 26 giugno 2003, ove si legge un articolo in cui il ministro Lunardi dichiarava: «... nei primi due anni di Governo abbiamo già aperto cantieri per 30 miliardi di euro e gli operatori del settore sono rimasti stupiti per i risultati raggiunti... » e al *Il Sole-24 Ore* «*Edilizia e territorio*» del 12 luglio 2003, ove si legge «Neanche un intervento della legge obiettivo cantierizzato, incertezza alle stelle per le imprese».

Vorrei pertanto porre quattro domande al signor ministro, con la speranza di ottenere una risposta. In primo luogo, quali sono le effettive priorità? A noi sembra di essere di fronte ad una programmazione sempre più confusa ed incerta, tanto che le stesse Commissioni parlamentari faticano a capirci qualcosa. Se non riassumo male, in base alla delibera del CIPE del 21 dicembre 2001 erano circa 270 le opere cui si faceva riferi-

mento; nel 2002 il DPEF individuava ventuno priorità strategiche da perseguire; il DPEF 2003-2006, che stiamo esaminando, fa invece salire a 91 le opere cosiddette mature, «cantierabili» nel prossimo triennio, mentre le 21 opere indicate dal documento di programmazione economico-finanziaria dello scorso anno figurano ora come quelle non prioritarie strategicamente ma di dimensioni maggiori. Si scopre, infine, leggendo *Il Sole-24 ore* che, a detta del ministro, le opere effettive su cui il Governo si concentrerà torneranno nuovamente ad essere le 21 del DPEF dello scorso anno, piuttosto che le 91 indicate nel DPEF. Alla luce di questi dati contraddittori, signor ministro, la pregherei di decidersi, e di aiutare il Parlamento e il paese a capire quale sia la posizione del Governo e le effettive priorità.

Inoltre, lei spesso dichiara che prima del suo intervento la situazione era davvero preoccupante, c'era il nulla, lo stato delle opere era paragonabile ad un vero deserto, mentre ora parrebbe essere giunta quasi una manna dal cielo per le infrastrutture. Naturalmente lei è libero di continuare a ripeterlo: io suggerirei, per una questione di decenza, di recuperare il senso delle proporzioni. Lo dico senza sentirci da parte nostra affatto orfani del Governo precedente perché nessun Governo fa mai abbastanza, e preferiamo guardare al futuro; però servirebbe maggiore onestà intellettuale da parte di tutti. Ad esempio, come si fa a dire o scrivere nel DPEF che in Italia c'era stato un crollo degli investimenti per infrastrutture nella seconda metà degli anni novanta? Lei sa che non è vero. Mi auguro non si metta in dubbio l'autorevolezza e l'imparzialità dell'ANCE che più volte, l'ultima dichiarazione risale a 20 giorni fa, ha ricordato che il crollo si era verificato nella prima metà degli anni novanta, ma che poi, dal 1997 vi era stata una ripresa significativa (più 12,6 per cento annuo) cui seguiva una riduzione o comunque una stabilizzazione a partire dal 2001.

Lei sa che le opere a cui state lavorando, da quelle minori come il tunnel di Olbia, a quelle più grandi che verranno

inaugurate, sono finanziate e avviate dal precedente Governo (70 mila miliardi stanziati per le ferrovie, 21 mila miliardi per le metropolitane...). Non c'è niente di male, cambia un sindaco e quello successivo inaugura opere avviate da quello precedente. Così succede per un Governo. Occorre però avere onestà intellettuale. Lei dice di aver cantierato, nel primo anno del suo dicastero, 8 miliardi di opere. Tenuto conto dei tempi di progettazione e di svolgimento delle gare di appalto, delle due l'una: o lei ha trovato progetti e finanziamenti già pronti, oppure i dati sono inesatti, essendo impossibile aprire cantieri di quelle opere nel primo anno. Faccio un altro esempio: è un falso dire che il CIPE avrebbe deliberato opere per 9 miliardi di euro, come invece ha sostenuto il Presidente del Consiglio ad Olbia, e per verificarlo è sufficiente controllare il sito del CIPE; si tratta, infatti, come lei ha ricordato, di 2,3 miliardi di euro corrispondenti alle delibere adottate (o 2,7 se si considerano le delibere in corso). Non è neppure corretto fare il confronto con l'attività del CIPE nei cinque anni precedenti, perché, come lei sa, allora non passavano dal CIPE i finanziamenti ma direttamente dal Ministero, dalle ferrovie, e dall'ANAS. Alla luce di ciò, mi chiedo se non sia arrivato il momento di cominciare a parlare in un linguaggio di verità al paese e agli italiani sulle opere che si possono davvero realizzare e sui soldi realmente disponibili, anziché continuare a fare il gioco delle tre carte sui numeri.

La terza domanda riguarda le risorse, quelle attivate e quelle disponibili. Nel DPEF, peraltro inadempiente rispetto agli obblighi puntuali previsti dalla legge-obiettivo, c'è una girandola di cifre e generiche previsioni. Si susseguono così i seguenti dati: 125,8 erano i miliardi di euro previsti per il piano delle grandi opere, 4,3 sono quelli stanziati con la legge n.166 (erano 4,7 in parte però decurtati per iniziative a favore dell'edilizia scolastica), 2,3 (o se si vuole 2,7) sono, attualmente, quelli assegnati con delibera CIPE, pari al 10 per cento dell'impegno previsto nel triennio, 0 euro sono le risorse ad oggi erogate,

perché non è stato ancora firmato il decreto interministeriale e dunque nessun cantiere è stato aperto contrariamente alle previsioni della legge obiettivo, come ricorda anche *Il Sole-24 Ore*. Signor ministro, lei aveva chiesto al Governo, di ottenere con il DPEF, almeno 7,5 miliardi di euro per il 2004. Nel DPEF però non c'è un impegno preciso in questo senso. Noi pensiamo che vada bene, lo dico sinceramente, il piano europeo, che riprende in parte il piano Delors, ma è evidente che questo non può coprire la necessità di ingenti finanziamenti pubblici sul nostro paese. E nel DPEF, ripeto, non c'è un impegno preciso in questo senso. Le chiedo, dunque, quali impegni lei si sente di assumere per quanto riguarda il prossimo disegno di legge finanziaria. Inoltre, chiedo delucidazioni sulle risorse (si parla di una cifra complessiva pari a 11,8 miliardi di euro) di cui ha parlato più volte — in aggiunta ai 4,3 miliardi di euro stanziati — che sarebbero disponibili per le grandi opere. Peraltro, il Governo non ha mai precisato da quale fonte questi stanziamenti provengano, a quale capitolo di bilancio siano riferibili, se a quelli relativi alle risorse ordinarie oppure ad altri. Credo sarebbe utile una risposta.

Infine, crescono le preoccupazioni per il restringimento del mercato della concorrenza e degli appalti di lavori pubblici. L'opposizione, per la verità, lo segnalava da tempo, le associazioni di imprese cominciano ad essere seriamente preoccupate, e da ultimo sono giunte segnalazioni anche da parte dell'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici. Esiste un problema che sicuramente riguarda anche le aziende per i servizi pubblici locali, cercheremo di affrontarlo in un provvedimento legislativo per quanto riguarda i lavori *in house*, ma se ne pone sicuramente anche uno relativo al mercato nazionale dei lavori pubblici, che dipende, a nostro parere, sia da scelte sbagliate — come quelle per l'alta velocità compiute dall'attuale Governo — sia dalle modifiche legislative introdotte. La domanda, signor ministro, è se lei condivide queste preoccupazioni sul restringimento

della concorrenza nel mercato, e cosa ritiene di fare per invertire questa preoccupante tendenza.

MAURIZIO ENZO LUPI. Cercherò di essere breve per consentire al ministro di replicare.

Se dovessimo procedere a furia di guerre di cifre (mi riferisco a entrambi gli schieramenti), non arriveremmo più da nessuna parte. Mi auguro, come sono certo, invece, che da ora alla fine di questi cinque anni parleranno i fatti piuttosto che le cifre. Sono stati citati dati riportati da *Il Sole-24 Ore*, in data 12 luglio 2003. Bene, solo una settimana fa, leggendo un articolo sullo stesso quotidiano, mi sono potuto soffermare su alcuni dati relativi al primo semestre del 2003, sia per quanto riguarda le progettazioni sia per quanto riguarda il mercato dei lavori pubblici, e le notizie mi sono apparse clamorose. Sottolineo peraltro che l'articolo titola « Ripartono le grandi opere », e in particolare, per il mercato dei lavori pubblici — non so se leggiamo i giornali diversi oppure gli editorialisti dovranno mettersi d'accordo —, si parla di una crescita complessiva del 20 per cento sull'anno 2002 (anno già positivo per il settore), e addirittura di un boom del mese di giugno pari all'86 per cento. Ebbene, alla luce di ciò, piuttosto che far riferimento alle cifre, dovremmo affidarci più di tutto ad un dato. Dobbiamo augurarci tutti che il mercato delle opere pubbliche stia ripartendo nel nostro paese. Possiamo fare ancora di più, ci sono dei problemi che vanno segnalati e che stiamo monitorando. Sono inoltre contento di questa genericità sulla programmazione e sulle cifre di cui si accusa il Governo; vada avanti così, perché mi pare, per la mia esperienza non solo politica ma anche amministrativa e manageriale, che questa programmazione, desumibile dalle tabelle del DPEF, con la riconferma degli interventi deliberati nel dicembre 2001 — cornice entro cui dobbiamo muoverci (non mi riferisco al triennio ma ad un arco decennale) —, e con la maturità di alcune opere in stato di avanzamento (che vanno segnalate proprio per determinare i flussi

di cassa e quindi gli impegni finanziari), vada bene.

Le chiediamo, però, di chiarirci alcune questioni. In primo luogo, anche noi siamo preoccupati — e nel parere sul DPEF, di questo problema, come maggioranza, abbiamo chiesto di tener conto — del grande tema dei lavori *in house*, i quali costituiscono oggettivamente una distorsione del mercato. Tenuto conto che il ministro e questo Governo sono preoccupati quanto noi, dico che occorre assolutamente intervenire perché non solo le pubbliche amministrazioni ma anche le aziende controllate dallo Stato evitino di ripercorrere la stessa strada. Ieri lo abbiamo fatto presente anche nel corso dell'audizione dell'ANAS: con tutto il giudizio positivo che noi esprimiamo nei confronti di questo ente, se l'ANAS, dal *core business* e dalla sua missione principale passa ad occuparsi di progettazione all'estero, piuttosto che di altro, temo si finirà esattamente per ripercorrere lo stesso errore che avevano fatto altri al posto nostro. Procediamo piuttosto sulla strada che abbiamo impostato. Comunque, occorrerà complessivamente un segnale forte da parte del Governo in modo che il libero mercato, la concorrenza, siano garantiti.

Quanto alle preoccupazioni dei democratici di sinistra, mi si consenta una battuta personale che non ha nulla a che vedere con il programma del ministro Lunardi: al loro posto, sarei molto più preoccupato della Consip e della concezione che hanno avuto di questa negli anni precedenti, piuttosto che delle distorsioni del mercato.

Infine, chiederei al ministro di illustrarci dettagliatamente la questione del ponte di Messina — nonché degli interventi dell'ANAS e delle RFI — che non ritroviamo all'interno delle cosiddette opere « mature ».

PRESIDENTE. Abbiamo a disposizione un rapporto dell'OICE, l'organizzazione delle società di ingegneria, intitolato « La finanza di progetto in Italia » in cui si dimostra che la crescita degli impegni e delle aggiudicazioni di gare nell'ambito

della finanza di progetto ha avuto un'impennata tra il 2002 e il 2003 molto consistente.

DONATO PIGLIONICA. Però si riferisce anche ai comuni e alle regioni...!

MAURIZIO ENZO LUPI. Ma la legge è nazionale!

PRESIDENTE. I comuni e le regioni, onorevole Piglionica, non stanno appesi in cielo, ma, fino a prova contraria, si trovano sul territorio nazionale!

NERIO NESI. Signor ministro, mi limiterò a poche osservazioni perché il collega Vigni ha già compiutamente espresso alcune posizioni in cui mi riconosco.

Pongo due problemi specifici. Il 7 luglio di questo anno, pochi giorni fa, il Presidente del Consiglio, parlando ad Olbia, ha detto, secondo quanto riportato da *Il Corriere della sera*: « Il nostro piano prevede 125 grandi opere, di cui sei epocali, il ponte sullo stretto di Messina per primo, il Mose per l'acqua alta a Venezia, e quattro trafori ». Ci sono poi altre 119 opere importanti che rientrano nel piano, e oltre questo elenco esiste ancora una lunga lista di progetti che non possono certamente essere definiti minori. Parlando poi dei mezzi finanziari, il Presidente del Consiglio ha dichiarato che si tratterebbe esattamente di 50 mila miliardi di vecchie lire per le autostrade, 50 mila miliardi per le ferrovie e altri 50 mila miliardi per le opere di viabilità cittadina. Cioè, in totale, si parla di 150 mila miliardi di vecchie lire.

La prima domanda è come possono coesistere queste cifre con quanto indicato dal ministro.

La seconda osservazione è di principio, come quella che ho formulato ieri al presidente dell'ANAS. Non c'è dubbio - lo dico senza alcuna critica, ma obiettivamente - che la filosofia che ha adottato il Governo di destra è diversa da quella che aveva adottato il Governo di centrosinistra nei riguardi delle grandi opere. La filosofia

del Governo di centrosinistra, che ha seguito in un anno anche mio tramite, fu quella della assoluta concertazione con le regioni, i comuni e le province, anche a costo di perderci un po' di tempo. La filosofia del Governo attuale, attraverso la legge obiettivo, è quella della centralizzazione totale.

Al ministro rivolgo una domanda che può avere dei caratteri retorici, nel senso che prevede una risposta scontata, ma mi interessa. A distanza di circa tre anni da quando il Presidente del Consiglio in una famosa trasmissione televisiva disegnò, ospite del suo amico Vespa, la politica del Governo di destra, quali risultati ha dato la centralizzazione? Sono veri i dati che ci ha comunicato l'Associazione nazionale dei costruttori, che non è una organizzazione di centrosinistra?

Terza ed ultima domanda: uno degli strumenti che il Governo di destra ha indicato, anche se era stato inventato parzialmente dai governi di centrosinistra, è costituito dalla finanza di progetto. Non mi sembra - lo dico anche in questo caso in modo problematico - che finora essa abbia avuto dei risultati evidenti. In sostanza, la finanza di progetto è quell'istituto che consente ad un privato di anticipare i mezzi finanziari allo Stato, che ne ha bisogno per un'opera specifica, a fronte della garanzia di una concessione dalla cui durata e dal cui rendimento deriva al privato il suo profitto, cosa assolutamente legittima. Ricordo che quando discussi della finanza di progetto con alcuni industriali italiani, essi mi parlarono subito della quadruplicazione della Milano-Brescia. Ma quando chiesi loro se erano altrettanto disponibili alla finanza di progetto sulla Salerno-Reggio-Calabria, ebbi qualche risposta dubbiosa, perché la sicurezza è diversa.

Accenno soltanto alla questione del nodo di Mestre, per il quale io la incaricai di fare il tunnel, perché vedo che adesso, in forza degli equilibri all'interno della maggioranza, si sta costruendo contemporaneamente il tunnel ed anche un altro strumento. Le due cose si sommano: ciò ha un senso?

TINO IANNUZZI. Nel salutare il ministro, avverto l'esigenza in primo luogo di sollecitare una parola di chiarezza. Rispetto al comparto delle infrastrutture e delle opere pubbliche, è vero che inevitabilmente discutiamo di cifre, però dobbiamo stare estremamente attenti a non disperdere il paese in queste cifre, ottenendo un risultato negativo. Dal punto di vista delle priorità, dovremmo effettivamente capire come ci dobbiamo muovere. La delibera CIPE 21 dicembre 2001 ha elencato circa 300 opere della natura e dimensioni più svariate, successivamente si identificavano circa 19 priorità, che nel DPEF dell'anno scorso sono diventate 21. Nell'allegato di quest'anno le priorità sono diventate 91 e nell'intervista di questa mattina, che lei ha reso al *Sole-24 Ore*, ne ha indicate 21. Dobbiamo quindi assolutamente fare chiarezza su questo aspetto, altrimenti non si capisce bene l'elenco che è stato allegato al DPEF ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 443 del 2002, che altrimenti sembrerebbe *tamquam non esset*, ossia un elenco destinato agli archivi o agli scaffali ma non al rispetto degli impegni e ad un corretto rapporto tra Parlamento e Governo e tra Governo e paese.

Da questo punto di vista non ho difficoltà a riconfermare la posizione che abbiamo espresso fin dall'inizio della legislatura. Nel campo delle opere pubbliche si devono fare i conti con la realtà delle risorse disponibili e con la capacità organizzativa della pubblica amministrazione di seguire i diversi progetti. Infatti, certamente le risorse del 2001, 2002 e 2003 non sono aumentate rispetto agli anni precedenti, come testimonia anche l'analisi dell'ANCE. La capacità organizzativa della pubblica amministrazione di seguire contemporaneamente più fronti o di seguire con velocità e speditezza anche ipotesi ed esperimenti nuovi, come il *general contractor* (vediamo anche l'esperienza dei mega lotti della Salerno-Reggio Calabria), testimonia le difficoltà quotidiane che la pubblica amministrazione, l'ANAS e infrastrutture affrontano e con le quali bisogna

necessariamente fare i conti, perché altrimenti si riproducono e impediscono il conseguimento dei risultati.

L'allegato al DPEF di quest'anno si muove nel quadro normativo tracciato dall'articolo 1, commi 1 e 1-bis, della legge Lunardi. Secondo tali disposizioni, sarebbe necessario indicare in questo elenco di infrastrutture strategiche e delle risorse disponibili, le fonti di finanziamento, lo stato di realizzazione degli interventi, i finanziamenti che già ci sono e quelli che eventualmente occorrono. Ponendo assieme le diverse tavole a nostra disposizione, quelle del documento originario del DPEF, che prevede lo stato dell'arte, l'allegato 2, che prevede il quadro complessivo degli interventi, e l'appendice statistica allegata al DPEF (allegato 6), abbiamo una serie di cifre rispetto alle quali non c'è una chiara e scolpita indicazione, opera per opera, rispetto all'elenco del 1991, su quante di queste somme andranno per ogni singola opera, perché il discorso è ripartito per aree territoriali, anche alla luce del collegamento tra più regioni e corridoi europei. Non c'è l'indicazione della fonte di finanziamento specifica. Per quanto riguarda lo stato di realizzazione degli interventi, vi è l'indicazione di «intervento cantierato», una formula di stile che si ripete in più punti, ma con tale espressione si può indicare l'approvazione del progetto, gara in appalto, gara aggiudicata, appalto consegnato, verifica dello stato dei luoghi o esproprio in corso e quindi può significare tutto o il contrario di tutto. Da questo punto di vista, alla luce delle indicazioni del DPEF, non è stato rispettato il dato normativo che il Governo e la maggioranza hanno voluto e non vi è chiarezza.

La nostra opinione è che in questo campo occorre fare i conti con la dura realtà dei numeri e delle risorse organizzative, identificare una griglia ristretta di opere effettivamente prioritarie per la loro valenza nazionale o sovranazionale, che — a nostro avviso — si possono facilmente identificare (5, 6 o 7), e poi dedicarsi, con le risorse disponibili, anche ad un discorso razionale e programmato, che non porti al

soffocamento totale e complessivo delle cosiddette opere minori, odiosamente definite tali. Sono opere ordinarie che in ogni territorio hanno tanta rilevanza, perché molte comunità le attendono, e che rischiano di essere completamente soffocate con effetti perversi sul mercato dell'edilizia e sul sistema delle piccole e medie imprese che contrassegnano il nostro mercato edilizio.

L'ultima questione, sulla quale le chiedo un chiarimento, esula dall'edilizia ma richiama la sua responsabilità dicasteriale. In particolare, vorrei da lei una parola di chiarezza, puntualizzando le lezioni che continuamente ci impartisce il ministro dell'economia e delle finanze, sulle agevolazioni fiscali per le ristrutturazioni edilizie.

C'è stato un voto provvido e intelligente della Camera sul decreto «mille proroghe», ciononostante, sebbene anche il suo viceministro Martinat abbia ammesso che queste ristrutturazioni, in virtù delle agevolazioni fiscali ad esse sottese, diano luogo ad un circuito virtuoso, ed i tecnici del Ministero dell'economia e delle finanze — come anche il presidente Armani in una sua lettera, a nome della Commissione —, lo abbiano evidenziato, continuano a persistere ragionamenti freddi, sterili, secondo cui certe misure non potrebbero sussistere stabilmente né permanere nell'ordinamento per insuperabili difficoltà di ordine contabile. Anche in questo, come in tutto il settore delle infrastrutture, signor ministro, riteniamo che occorra voltare decisamente pagina, parlando il linguaggio della chiarezza, il linguaggio del coraggio e della responsabilità che il campo delle opere pubbliche impone. Diversamente, procederemo anche l'anno venturo con un nuovo programma, nuove cifre, altre opere strategiche che, nostro malgrado, rischierebbero di essere affidate alla sorte. Ciò che vorremmo verificare, invece, sono quei punti di avanzamento reale dei lavori che, in verità, nonostante tanti annunci e proclami, sinora non è stato possibile riscontrare in misura consistente.

GUIDO DUSSIN. Signor presidente, signor ministro, per quanto concerne il progetto di finanza, diamo atto che con l'entrata in vigore della legge n. 166 del 2002 sia intervenuto un miglioramento sostanziale, fondamentale in materia di opere pubbliche. Sostengo fortemente questa misura, e sono personalmente soddisfatto di aver riscontrato un primo risultato positivo quando, in data 30 giugno di questo anno, un comune di nove mila abitanti ha potuto mandare in porto — grazie all'approvazione di due progetti di finanza — un'iniziativa che prevedeva opere per 120 miliardi. Grazie alla modifica ordinamentale intervenuta con la legge n. 166, oggi si possono ottenere risultati concreti; bisognerà sicuramente continuare su questa strada anche in relazione al provvedimento contenente disposizioni di principio sul territorio, in modo da poter anche operare urbanisticamente. Inoltre, sulla scorta della delega che hanno le regioni, dovrà essere data attuazione alla normativa vigente in materia di opere pubbliche, perché solo a quel punto il mercato interno si potrà rafforzare. Da parte nostra, inoltre, sosteniamo anche la defiscalizzazione sulle ristrutturazioni. Solo dando un sostegno al mercato interno potremo sostenere l'economia che vive uno stato di crisi in questo periodo.

Quanto alle opere in corso, per dar seguito ad alcune di queste, sono stati nominati dei commissari che, a nostro parere, sinora hanno operato malamente — mi riferisco, in particolar modo, al corridoio autostradale A/28 —: riteniamo necessario intervenire in proposito, sia sui commissari sia su alcune fasi procedurali di approvazione. Quanto al valico Venezia-Monaco, in alternativa al Tarvisio-Brennero, previsto all'interno della delibera CIPE (se non sbaglio collocato al sessantesimo posto tra gli interventi da realizzare), vorrei chiedere a che punto si è giunti. Ringrazio poi il ministro per l'impegno sostenuto a livello europeo a proposito del corridoio 5, Lione-Kiev, una

battaglia fondamentale che lei, in particolare modo, sta portando avanti, e che ci sentiamo di condividere.

Aggiungo che la legge obiettivo è certamente una legge contenente principi centralisti ma è anche una legge necessaria che però può essere meglio attuata laddove, sui lavori pubblici, intervengano con legge le singole regioni; ci aspettiamo che questo avvenga rapidamente - parlo particolarmente per la mia terra, il Veneto - e che sia finalmente data piena attuazione, come è accaduto in Friuli Venezia Giulia, alla normativa sui lavori pubblici, dando luogo ad una giusta collocazione delle varie opere senza, con ciò, voler imprimere alcuna connotazione centralistica. Se alcune opere verranno approvate dallo Stato e altre in ambito regionale, sarà solo per garantire una giusta ripartizione territoriale nella realizzazione delle opere medesime. Le riforme vengono attuate anche attraverso questo quadro.

TOMMASO FOTI. Signor ministro, penso che la sinistra, gravata dal complesso maturato a seguito della trasmissione televisiva *Porta a porta* (penso a quella cartina...), molto facilmente per i prossimi quindici anni, ogni volta in cui ci presenteremo a parlare di lavori pubblici, dai banchi dell'opposizione continuerà a chiederci che cosa abbiamo realizzato in questo settore.

DONATO PIGLIONICA. Sai bene che non è così!

TOMMASO FOTI. Capisco che una prospettiva di 15 anni vi infastidisca... (*Commenti*)

PRESIDENTE. Colleghi, vi richiamo all'ordine! Consentiamo a ciascuno di intervenire e al ministro di replicare entro i termini previsti per lo svolgimento dei lavori.

TOMMASO FOTI. Vorrei ricordare che sarebbe opportuno, signor ministro, ad esempio, se in termini di verifica politica iniziassimo a tirare fuori i dati e i benefici

del decreto sblocca-cantieri presentato dalla sinistra, per vedere cosa in realtà abbia prodotto quella normativa che doveva essere eccezionale ed in tre mesi avrebbe dovuto far ripartire tutti i cantieri, se non altro in termini di una dovuta informazione ma anche contro-informazione. Lo chiedo perché mi pare che alcuni cantieri non siano mai stati sbloccati, nonostante l'intervento di una normativa eccezionale adottata in deroga a quella generale vigente. In secondo luogo, aggiungo che anche io ho visto il balletto di cifre e posso capire le posizioni recentemente assunte in proposito dalle associazioni di categoria. Il collega Iannuzzi, ad esempio, legge *Il Sole-24 Ore* a corrente alternata, autoelogiandosi, richiamando « la mossa intelligente » della proroga delle ristrutturazioni al 36 per cento. Peccato che proprio *Il Sole-24 Ore* - mi riferisco segnatamente ad una dichiarazione del presidente dell'ANCE - ha aggiunto, il giorno dopo, che la mossa intelligente di aver approvato l'emendamento delle ristrutturazioni al 36 per cento in termini di proroga, non accompagnata dalla proroga del 10 per cento dell'IVA non serve a nulla e nessuno.

Ritengo pertanto piuttosto evidente che se allora non vi erano e adesso non vi sono le condizioni per la proroga, sia preferibile ritenere e prendere per buona la risposta del rappresentante del Governo quando ci ha invitato a ritirare i nostri emendamenti, invito che abbiamo accolto allorquando ci è stato assicurato che il Governo è intenzionato a concedere la proroga al 31 dicembre, posto che per far questo l'Esecutivo necessitava di un mese circa per riuscire a trovare la miglior copertura finanziaria possibile all'iniziativa. Quindi, signor ministro, le chiedo solo questo, di fare verità, rispetto al balletto dei dati relativi ai cantieri aperti, ed anche ai finanziamenti erogati. Ho imparato che lei ha aperto i cantieri solo perché esistevano già dei progetti: benissimo, ma evidentemente, nel frattempo, qualcuno deve averne elaborati altri vista la quantità di denaro erogato.

Aprò a questo punto una parentesi: qualcuno pretende che si faccia l'Italia nei prossimi tre anni; io rispondo che anche sotto questo profilo dobbiamo essere molto onesti, e dire che il piano delle grandi opere pubbliche, così come il piano nazionale dei trasporti, è stato proiettato molto avanti nel tempo. Se riusciamo ad anticipare di due anni alcuni termini, riusciremo a realizzare molto di più del niente che si è fatto negli anni precedenti, anche perché - vorrei ricordarlo - almeno questo Governo, per il momento, di ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, secondo la vecchia dicitura, ne ha mantenuto uno, quando, a parità di tempo, eravamo già arrivati al terzo nella precedente legislatura. Vorrei ricordarlo non solo come dato statistico ma anche come dato politico. Ringrazio, infine, il ministro per quanto fatto a proposito della Torino-Lione, opera di cui riconosciamo il sicuro valore nazionale.

PRESIDENTE. La ringrazio per il suo intervento, onorevole Foti. Va bene certamente fare l'Italia, ricordiamoci, però, che il vero problema sta nella difficoltà di fare gli italiani.

ALFREDO SANDRI. Signor ministro, intervengo per chiederle delucidazioni a proposito di una questione di notevole rilievo, mi riferisco al corridoio autostradale della nuova Romea, e della Cesena-Venezia, posta tra le famose 21 opere strategiche e a cui, nel piano, sono state assegnate specifiche risorse finanziarie.

Il 30 giugno è scaduto il bando e si è presentato un operatore per prendere in carico il progetto e candidarsi per la Orte-Venezia. Con questo stratagemma si sta cercando di portare la Cesena-Venezia nel limbo? Per la Cesena-Venezia la progettazione è già in corso, mentre per la Orte-Venezia il discorso è completamente diverso. Mi chiedo se dietro questa operazione non ci sia un trucco.

GREGORIO DELL'ANNA. Chiedo scusa al ministro se non ho potuto seguire fin dall'inizio i lavori della Commissione. Vorrei

chiederle quali saranno gli impegni del suo Ministero, nel momento in cui l'Italia è alla presidenza dell'Unione europea, per quanto riguarda un'iniziativa che mi pare - da quanto ho potuto leggere - sia in seconda linea, cioè il corridoio 8. La Puglia ha la necessità di collegarsi ai Balcani per la realizzazione di opere strategiche importantissime. Siamo in un momento centrale in cui riceviamo tanti immigrati e diamo tanta solidarietà, però ci aspettiamo un impegno sostanziale, perché le opere strategiche darebbero alla Puglia e quindi all'Italia la possibilità di collegarsi ai Balcani. Dal momento che già vi sono problemi per il corridoio 5, vorrei avere delle delucidazioni sul corridoio 8.

DONATO PIGLIONICA. Mi pare di aver capito che il piano Van Miert è stato suddiviso in quattro capitoli e anche io, come l'onorevole Dell'Anna, vorrei sapere se per il corridoio 8 la collocazione nella lista 3 significa il quarto livello di importanza oppure una modalità differente di fonti di finanziamento. Capisce, ministro, che questo progetto per la Puglia aprirebbe una prospettiva totalmente differente.

In secondo luogo, mi permetto di sottolineare che il peso delle opere nel Mezzogiorno e nel territorio pugliese mi sembra oggettivamente piuttosto scarso. Ci sono alcune opere, ma quasi tutte non sono finanziate nel prossimo triennio. La stessa Gioia Matera, che avrebbe una grande importanza strategica nella logica della Murgia-Pollino, non ha finanziamenti.

BASILIO GERMANÀ. Premesso che Rutelli aveva già indicato le date di inizio e fine lavori del Ponte, ci risulta però - dato che siamo molto più realisti - che non esistono ancora i progetti degli snodi che doveva effettuare l'ANAS, anche perché è socia, e neanche di quelli che riguardano le stazioni ferroviarie.

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

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio gli onorevoli deputati per le loro domande, perché sicuramente i dubbi che hanno sollevato serviranno a chiarire una volta di più le nostre posizioni e le nostre impostazioni nell'affrontare il programma di Governo sulle infrastrutture e quanto è stato fatto in questi due anni in proposito.

Qualcuno ha giustamente accennato al fatto che è difficile giudicare il Governo su un programma decennale quando siamo appena all'inizio. Abbiamo predisposto un programma, lo abbiamo reso pubblico e tutto quello che abbiamo fatto è trasparente e sotto gli occhi di tutti. Mai nel passato un Dicastero ha esposto con tale trasparenza lo stato di avanzamento delle opere, gli obiettivi da raggiungere, quando raggiungerli, il tipo di impegno che ci poniamo, dove troviamo le risorse, eccetera. Tutto sommato, abbiamo previsto un impianto legislativo, programmatico e finanziario comunicando sempre a tutti quello che stavamo facendo.

Oggi, nel momento in cui stiamo parlando di opere e di DPEF, non stiamo smentendo le cose dette due anni fa, ma stiamo lavorando sulla delibera del CIPE 31 dicembre 2001, che costituisce il pilastro di riferimento e lo sarà per i prossimi dieci anni. Su questo documento ci siamo assunti degli impegni, non per i prossimi dieci anni - perché forse non ci saremo - ma giorno per giorno e mese per mese. Credo che sotto questo aspetto vada preso atto che da parte nostra c'è stato un tentativo di trasparenza e di impegno che forse non ha riscontro nel passato. Lo stesso DPEF, cui accennava prima il presidente, è rispettabile e dignitoso perché consente a tutti di verificare, discutere e dare consigli costruttivi. Il Governo deve governare ed è obbligato a fare ciò che sta facendo. È ovvio che, se da parte dell'opposizione o della maggioranza arrivano consigli per migliorare, sono sempre ben accetti.

Ritengo che oggi sono state evidenziate questioni importanti e do ragione a chi ha posto alcune domande. C'è chi ha sottolineato che prima si sono elencate 300

opere, poi 91 e poi 21: è giusto e consentito farlo. Vorrei chiarire una volta per tutte questo aspetto e scusarmi se anche da parte nostra non c'è stata sufficiente chiarezza.

Quando è stato adottato il documento del CIPE, si è partiti con un certo tipo di intenzioni, indicando le opere strategiche e quelle fondamentali per l'Italia. Però, rispondendo all'onorevole Nesi, vorrei dichiarare onestamente ciò che è stato fatto. Quando abbiamo adottato la legge obiettivo e il documento del CIPE, lo abbiamo potuto fare grazie allo stretto contatto e allo stretto rapporto con gli enti locali. Ho incontrato nei mesi di settembre, ottobre e novembre tutte le regioni, che sono venute un giorno ciascuna nel mio Dicastero, e con i presidenti delle regioni e gli assessori insieme abbiamo concordato per ore i contenuti delle intese-quadro, che abbiamo firmato nell'arco di mesi. Abbiamo quindi affiancato le regioni. Mi sembra sia sbagliato parlare di centralizzazione, perché la legge obiettivo potrebbe anche essere una legge centralista perché impone delle direttive, cosa che in passato mancava, ma ciò è servito per poter accelerare i tempi e fare ciò che vogliamo tutti. Questo è un aiuto a tutti e non solo al nostro Governo o a una parte dei partiti: si tratta di un aiuto che diamo al paese e abbiamo cercato di trovare un corridoio preferenziale per le opere, svolgendo un lavoro intensissimo con gli enti locali e ottenendo il loro pieno consenso, tanto è vero che le intese quadro sono il frutto di tali accordi.

Mi sono incontrato molte volte, dopo i primi mesi del 2001, con i presidenti delle regioni, sia dell'opposizione che della maggioranza, e mi sono trovato magnificamente, risolvendo con loro tutti i problemi, a parte qualcuno che conoscete e sul quale abbiamo ancora qualche contenzioso in atto (tipo la Livorno-Civitavecchia), ma con tutti abbiamo concordato molti aspetti.

FULVIA BANDOLI. Sono loro che non si trovano tanto bene!

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Parlare della nostra azione come centralista non rende merito a quanto abbiamo fatto, perché all'atto pratico siamo stati molto coerenti con le nostre scelte e i nostri obiettivi.

Ritornando al discorso delle cifre, cioè se le opere sono 300 o 21, vorrei fare chiarezza. Nel documento del CIPE erano comprese 300 opere.

Eravamo partiti da un numero di opere inferiori, però, le regioni con cui ci siamo incontrati, ci hanno chiesto di inserire nelle intese quadro altre opere, complementari ai grandi corridoi, alle grandi direttrici, ai grandi tracciati. Abbiamo acconsentito e così si è passati a un numero di circa 250-300 opere pubbliche.

PRESIDENTE. Mi consenta di ricordare che, nel frattempo, è entrato in vigore il nuovo Titolo V della Costituzione.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Esattamente. Abbiamo tenuto però questi incontri con le regioni in un momento in cui ancora il Titolo V non era stato recepito, sebbene già si prevedesse qualche conseguenza derivante dalle modifiche apportate. Abbiamo ugualmente lavorato e firmato le intese quadro nel 2002, ce ne resta solo qualcuna da sottoscrivere, mentre siamo in continuo rapporto con le regioni. Abbiamo definito le 21 opere strategiche, quelle che tuttora sono contenute nelle previsioni del documento di programmazione economico-finanziaria, all'esame del Parlamento. Diamo atto anche dello stato di avanzamento di queste opere, come è possibile ricavare dalla tabella allegata al DPEF: si tratta di quegli interventi, da realizzare in un arco di dieci anni, di cui il nostro paese necessita per risollevarsi. Tale è il significato delle opere strategiche. Su questo dobbiamo puntare, sebbene, lo ripeto ancora, questi non saranno gli unici interventi che realizzeremo, perché a fianco di essi proseguiranno i lavori per le opere ordinarie, come, per esempio, la galleria di Olbia — ferma da anni per una serie di motivazioni —, che noi abbiamo sbloccato.

FABRIZIO VIGNI. È stata sbloccata prima, signor ministro, l'ha sbloccata l'ANAS nell'aprile del 2001...!

MAURIZIO ENZO LUPI. Se era stata sbloccata non ce ne eravamo accorti...!

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Lei crede, onorevole, che fu sbloccata con quell'intervento, ma in realtà ciò non corrisponde a quanto accaduto. Ho parlato di Olbia ma ci sono decine di opere bloccate per motivi politici, legislativi o altro. È attestato. Riconosceteci almeno il merito di aver rimosso alcuni blocchi, ad esempio è il caso del Mose e comunque di aver posto le condizioni, con la legge obiettivo, di non crearne ulteriori. Dobbiamo, infatti, cercare di intervenire in senso migliorativo in questo campo.

Quanto alle 91 opere apparentemente in contraddizione con certi dati dichiarati, e scelte in base a criteri specifici, si osserva che non smentiscono le precedenti 21, ma le contengono, essendo fra loro compenstrate. Quindi, non ci sono dei contrasti in ciò che stiamo dicendo. Con il progredire dei lavori, si elaborano tabelle sempre più aggiornate e coerenti cercando di essere chiari. L'impianto di base rimane il medesimo, ma durante il percorso si provvede ad integrare il progetto originario con nuovi interventi, ed è possibile verificare questo, semplicemente consultando tutti i documenti relativi all'attività del Ministero, tutti adottati alla luce del sole.

Per quanto riguarda poi le domande poste da molti membri di questa Commissione, a proposito dello stato delle opere, e del loro cantieramento, al di là delle cifre, dei sei miliardi di euro di opere cantierate per esempio nel 2002, si attesta lo sblocco di una serie di opere significative. È il caso della ferrovia Torino-Novara, una opera che era ferma — mancavano tremila miliardi che abbiamo dovuto reperire noi e il cantiere non era partito — e che invece ora è stata sbloccata da due anni (rammento che questa è la linea dell'alta velocità deputata ad assicurare le

comunicazioni in occasione delle olimpiadi di Torino). Anche il collegamento di Malpensa è stato sbloccato, abbiamo finalmente dato il via libera alla Padova Mestre, i cui cantieri sono stati aperti pochi mesi fa, con finanziamenti individuati, c'è poi il caso del Mose, un'opera ferma da 37 anni che - ce ne darete atto - è stata sbloccata da questo Governo. Non vogliamo prenderci il merito ingiustificatamente, ma quelli che cito sono semplicemente dati concreti. Non amo partecipare ad eventi di inaugurazione, ma purtroppo vi sono costretto per motivi prima di tutto istituzionali, e quando vado la prima cosa che dico è che non voglio prendere meriti non miei.

È certamente vero, ci sono opere la cui realizzazione temporale è talmente lunga per cui passano i governi, il primo pensa ad un intervento, il secondo lo progetta, il terzo lo finanzia e l'ultimo lo fa partire, questo è fisiologico. Però, all'atto pratico, andando a verificare l'elenco di opere avviate, ci rendiamo conto che i risultati conseguiti sono realmente imputabili all'intervento del Governo attuale (la Torino-Novara, la Padova-Mestre, il Mose, il raccordo anulare di Roma con gli otto lotti sbloccati, il sistema della metropolitana di Napoli, la Salerno- Reggio Calabria passata da 77 ai sei maxi lotti - di cui uno già assegnato, mentre i restanti verranno assegnati entro la fine dell'anno -, gli schemi idrici, già partiti almeno per il 30 per cento). Sono tutte cose avvenute. L'espressione «cantierato» vuol dire cantiere aperto. Mettendo insieme il valore di queste opere, arriviamo alle cifre precedentemente illustrate; possiamo verificarlo in qualsiasi momento, senza timori, non essendoci nulla da nascondere.

Per quanto riguarda poi le risorse, vorrei chiarire ancora un punto. Siamo partiti, quando abbiamo messo a punto il programma delle opere in data 21 dicembre, dicendo che le opere contenute nella delibera del CIPE del 21 dicembre 2001 assommavano interventi per 125 miliardi di euro. Sono opere da realizzare in dieci anni, lo abbiamo detto dall'inizio. Dicemmo allora che di questi 125 miliardi,

11,9 erano somme disponibili stanziare da precedenti leggi (come la legge n. 211), 35 miliardi di lire avrebbero dovuto provenire da contributi privati, 25 da finanziamenti dell'Unione europea per i fondi strutturali e il tutto sarebbe stato integrato da 54 miliardi di euro forniti dallo Stato. Dobbiamo poi tener conto, quanto a quest'ultima somma, di alcune modifiche intervenute con la costituzione della Infrastrutture SpA, e il tentativo di spostare alcuni finanziamenti fuori dal bilancio statale. È pertanto cambiato qualcosa in riferimento a quest'ultima somma. Di questi 54 miliardi, 9 sono stati resi disponibili da FS e dall'ANAS, in base alle precedenti leggi di spesa ed ai loro piani industriali, e 4,7 della legge obiettivo di cui abbiamo detto (avrebbero dovuto essere 7,5 poi 1.500 miliardi di lire sono stati sottratti per destinarli al ripiano del bilancio FIAT, 400 miliardi per il terremoto...) Ad oggi abbiamo dunque disponibili 37,9 miliardi di euro su 125,8. Questa è la realtà e si può verificarla allorché si voglia, in ogni caso renderemo disponibili tutti i dati necessari.

L'onorevole Dussin ha parlato di opere in corso e di commissari - che non sono quelli previsti dalla legge obiettivo, sia ben chiaro - particolarmente, facendo riferimento al corridoio autostradale A/28. In proposito, se ci siamo ritrovati commissari di un certo tipo e abbiamo deciso di rimuoverli e sostituirli è non in ragione della loro appartenenza ad uno schieramento od un altro, ma per la loro incapacità. Resta fermo, tuttavia, che in alcuni casi i commissari rimangono fondamentali agli effetti dello sblocco di certe situazioni. Proseguendo con le risposte, non ho capito, onorevole, quale fosse il valico a cui lei accennava...

GUIDO DUSSIN. Mi riferisco al valico Venezia-Monaco.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Credo che in quel caso non sia d'accordo la regione nel prolungarlo, nel portare avanti quel tipo di iniziativa...

PRESIDENTE. Parli con Galan, onorevole Dussin...!

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. All'onorevole Foti, per quanto riguarda i cantieri aperti e le risorse, ritengo di avere già risposto.

L'onorevole Sandri ha parlato della Nuova Romea e del bando del 30 giugno. Nella legge obiettivo abbiamo inserito la E45 e la E55 perché riteniamo che siano due arterie importantissime, dal momento che il loro insieme collega Orte a Mestre. La Orte-Mestre è un corridoio di importanza strategica per l'Italia perché alleggerisce il corridoio adriatico, che è in condizioni drammatiche per quanto riguarda il traffico, e la A1: senza investire molti soldi su queste arterie per ampliarle, si interviene su questa arteria senza grandi disturbi.

Come lei ha detto, un mese prima del 30 giugno la nuova cordata ha presentato la proposta per tutta l'operazione; ho parlato di questo con il presidente Errani e con il presidente Galan. Il fatto che abbiamo proposto l'intero corridoio è corretto da un punto di vista trasportistico. Ci siamo accorti - lo avete visto anche voi - che se portiamo avanti un nostro segmento, come ad esempio il traforo del Brennero (perché ci serve con gli scambi con l'Austria), autonomamente e senza inserirlo in un corridoio Palermo-Berlino, come abbiamo fatto con il piano Van Miert, non si riesce a fare nulla. Se parliamo dell'ammodernamento della E45 e diciamo che va ampliata in alcuni punti, il procedimento è lento e l'ANAS impiega tempi lunghi. Se invece diciamo che il corridoio Orte-Mestre va fatto entro otto anni, interviene l'Unione europea, si fa un'unica operazione e tutto va meglio. Errani è d'accordo e ha detto che possiamo partire con la E55 (la Cesena-Venezia), perché i progetti preliminari sono pronti. Si può fare una gara in cui qualcuno fa un'offerta su tutto il corridoio, cominciando dalla E55 perché il progetto è già pronto ed è più avanzato anche dal punto di vista dei permessi rispetto alla E45, in modo che chi ottiene

l'appalto per una è costretto a fare anche l'altra. In tal modo, almeno è garantita la continuità del corridoio e vi è un soggetto che garantisce al paese che entro otto anni le opere devono essere ultimate.

Questo non significa che le imprese minori non lavorano, perché deve essere l'ANCE a regolare queste questioni. Noi mettiamo sul mercato le opere e l'ANCE deve stare attenta che il *general contractor* non si mangi le piccole imprese, intervenendo per regolamentare questi rapporti.

PRESIDENTE. L'ANCE deve favorire i consorzi.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. L'ANCE è obbligata a mettere a confronto le imprese piccole e quelle grandi per stabilire delle regole per cui venga rispettata la «debolezza» di un'impresa piccola rispetto a quella grande.

ALFREDO SANDRI. È d'accordo anche Galan?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì. Garantisco che stiamo lavorando in stretto contatto con i presidenti delle regioni.

A proposito del corridoio 8, vorrei precisare che prima ho dato qualche indicazione sulle liste del piano van Miert. Ma come dicevo prima non vi sono liste di serie «A» e di serie «B», ma sono tutte uguali e allo stesso livello. L'unica differenza è che sono opere, come quelle della lista 1, prioritarie nel senso che i finanziamenti previsti sono a carico dei fondi TEN (10 e 20 per cento). Le opere della lista 3, in cui è compreso il corridoio 8, sono quelle relative alla coesione territoriale e sono finanziate con fondi diversi.

Come abbiamo ottenuto che il corridoio 5 andasse da Kiev fino a Lisbona, così abbiamo ottenuto che il terminale del corridoio 8 fosse Bari, perché prima si fermava a Durazzo. Non aveva senso un collegamento Varna-Durazzo quando ci sono Bari e Brindisi, che diventano i due terminali, con i quali si collega Napoli e il resto del Mezzogiorno.

Un altro aspetto importante è che il Consiglio dei ministri a Napoli ha affrontato il tema della centralità del Mediterraneo, che è importantissima. Questo vuol dire che il Mezzogiorno diventa il baricentro di un sistema che va da Suez a Gibilterra e per questo il sud va attrezzato ed è necessario il ponte, ma servono anche i porti, gli interporti e tutto il resto. A maggior ragione il corridoio 8 sulla adriatica, che è parallelo al corridoio 5, diventa uno dei punti di grande interesse strategico trasportistico.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro per il suo intervento e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.

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

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 15 settembre 2003.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

