

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA
IX COMMISSIONE PAOLO ROMANI

La seduta comincia alle 15.10.

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, e del ministro per le politiche comunitarie, Rocco Buttiglione, sulle questioni inerenti le più recenti iniziative dell'Unione europea in materia di attraversamento dei valichi e di completamento dei corridoi n. 5 e n. 8.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Pietro Lunardi, e del ministro per le politiche comunitarie, Rocco Buttiglione, sulle questioni inerenti le più recenti iniziative dell'Unione europea in materia di attraversamento dei valichi e di completamento dei corridoi n. 5 e n. 8.

Ricordo che nella seduta del 26 marzo 2003 hanno avuto luogo la relazione del ministro Lunardi ed un breve intervento dell'onorevole Gibelli. Nella seduta odierna potranno essere formulati quesiti e svolti interventi riguardanti le questioni oggetto dell'audizione.

Ai fini di un ordinato svolgimento dei lavori, tenuto conto che la ripresa delle

votazioni in Assemblea è prevista per le ore 16, propongo di dedicare agli interventi i primi 45 minuti, riservando gli ultimi 15 minuti della seduta alle repliche.

Invito i componenti delle Commissioni a formulare i loro quesiti.

GIORGIO PANATTONI. Intervengo sull'ordine dei lavori, signor presidente, in particolare riguardo ai temi del corridoio n. 5 e, presumo, anche del corridoio n. 8, in quanto vi è una serie di problemi collegati tra loro e sono accaduti alcuni fatti, estremamente significativi, sui quali ci sono interpretazioni contrapposte. Propongo, quindi, un brevissimo aggiornamento da parte dei ministri intervenuti, in modo da poter discutere in riferimento alla situazione di oggi e non a quella illustrata sei mesi fa.

PRESIDENTE. Do quindi la parola ai ministri Lunardi e Buttiglione.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio i presidenti delle Commissioni per il loro invito.

Nel corso della seduta del 26 marzo 2003, vi avevo informato, in modo dettagliato (suppongo disponente della relazione), riguardo ai temi dell'attraversamento dei valichi e del completamento dei corridoi nn. 5 e 8. Allora, affermai che era in corso la redazione di un vero *master plan* europeo delle infrastrutture e dei trasporti, voluto proprio dal Governo italiano. Infatti, la redazione di tale piano fu richiesta formalmente dal sottoscritto, d'accordo con il ministro Buttiglione, in occasione della riunione del Consiglio dei ministri dei trasporti della Unione europea, nel luglio 2001. In altri termini, noi

abbiamo chiesto, come Governo italiano, la redazione di un *master plan* europeo. Nel corso di otto mesi, tale piano è stato redatto dalla commissione Van Miert — commissione di alto livello — ed è stato presentato al consiglio informale dei ministri, svoltosi a Napoli il 4 e 5 luglio scorsi.

Come sapete, questo documento strategico prospettava quattro distinte liste. La prima, contrassegnata dal numero 0, era relativa alle opere già avviate ed in fase di realizzazione. La seconda lista, recante il numero 1, era quella delle priorità, cioè quella delle famose 17 opere di cui oggi parliamo. La terza lista, contrassegnata dal numero 2 (purtroppo, la numerazione inizia dal numero 0), prevedeva le opere che, anche se strategiche, non avevano ancora un livello progettuale capace di garantire una immediata cantierizzazione. La quarta, identificata dal numero 3, era quella degli interventi mirati alla coesione territoriale. All'interno della lista numero 1, su 21 interventi, che erano stati scelti dalla commissione Van Miert, l'Italia era riuscita ad ottenere 6 interventi chiave. Infatti, nella prima fase, eravamo riusciti ad includere, innanzitutto, il corridoio numero 5, da Lisbona a Kiev. È utile ricordare che questo corridoio, in precedenza, era limitato al banale collegamento Trieste-Kiev. Questa precisazione è molto importante, poiché la sua estensione da Lisbona a Trieste ed a Kiev è stata un'operazione realizzata da noi, in collaborazione con il ministro Buttiglione.

In secondo luogo, abbiamo ottenuto la realizzazione del corridoio numero 1, da Berlino a Napoli; in precedenza, si fermava a Verona. La terza opera era la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina. La quarta era costituita dal corridoio, completamente nuovo, da Genova a Rotterdam, cioè tra i due mari. La quinta opera consisteva nel progetto dell'autostrada del mare del sistema occidentale del Mediterraneo e la sesta, infine, nel progetto dell'autostrada del mare del sistema orientale del Mediterraneo. Queste sono le 6 opere, tra le 21, che erano state scelte e che noi avevamo richiesto, in una

prima fase. Erano opere comprese nella lista numero 1, cioè quella riferita alle opere prioritarie, come prima ricordavo.

In ordine alla lista numero 2, relativa alle opere che non avevano ancora un livello progettuale capace di garantire una immediata cantierizzazione, le richieste che, per parte nostra, avevamo presentato consistevano in due ulteriori progetti riguardanti direttamente l'Italia, vale a dire il prolungamento del corridoio numero 1 da Napoli fino a Berlino — poiché, in una prima fase, si fermava a Napoli — e il corridoio numero 8, inizialmente legato soltanto al collegamento tra Durazzo e Varna, in modo che si agganciasse a Bari e, quindi, al corridoio intermodale Adriatico.

Il 1° ottobre 2003, la Commissione ha preso visione della proposta Van Miert, condividendo, tra l'altro, oltre alla maggior parte delle proposte legate ad interventi previsti dal nuovo *master plan* dell'Unione europea a 25 Stati membri, anche quattro proposte sostanziali che il documento conteneva, relative non a corridoi ma ad opere di altro genere. In altri termini, il primo ottobre, la Commissione ha approvato il documento Van Miert e anche queste proposte. Queste ultime sono costituite, innanzitutto, dalla possibilità di aumentare la misura della copertura finanziaria degli itinerari della rete TEN, attualmente del 10 per cento, portandola al 20 o al 30 per cento. Mi riferisco al contributo della Comunità europea sul valore delle opere. La seconda proposta consiste nella disponibilità della BEI a garantire, fino al 75 per cento, il servizio del debito e ad allungare fino a 35 anni l'arco temporale dell'indebitamento. La terza è relativa alla identificazione di un coordinatore del corridoio, un soggetto realmente responsabile del corridoio. La quarta proposta attiene alla dichiarazione di interesse europeo delle proposte, definita in modo da responsabilizzare gli Stati onde realizzare, in tempi certi e con la adeguata priorità, gli interventi scelti. Infatti, ognuna di queste liste presenta una scadenza. Ad esempio, la lista numero 1 comprendente le famose opere di cui si è

parlato in questi giorni, ridotte da 21 a 17. Queste ultime devono essere realizzate entro il 2020. Si tratta di una condizione posta dalla Comunità europea.

Come ricordavo in precedenza, la proposta relativa agli interventi infrastrutturali ha subito alcune modifiche, dopo il primo ottobre 2003. Quindi, la Commissione, dopo l'esame, ha ritenuto opportuno identificare un unico elenco di priorità, rappresentate dalle opere comprese nella lista numero 1, le famose 17 opere prioritarie, alcune delle quali sono confermate in maniera definitiva. Si tratta, innanzitutto, del corridoio numero 5, nella sua completa realizzazione, da Lisbona fino a Kiev. In secondo luogo, del corridoio numero 1, da Berlino a Palermo, unico e non più articolato nei due segmenti, da Berlino a Napoli e da Napoli a Palermo, comprensivo, quindi, anche del ponte sullo stretto di Messina. Fin qui, ho citato già tre opere, considerando i corridoi numero 1 e numero 5 ed il ponte sullo stretto. La quarta opera consiste nel corridoio Genova-Rotterdam, che rappresenta il vero ponte tra i due mari, il mar Mediterraneo e il mare del Nord. Queste sono le quattro opere che, ad oggi, sono state scelte ed inserite nella lista delle 17 realizzazioni prioritarie, le opere che la Commissione della Comunità europea riconosce come strategiche.

Parallelamente a queste quattro opere, sono stati autorizzati dalla Commissione gli incentivi per altre due iniziative. Le definisco iniziative in quanto non sono opere. Si tratta delle autostrade del mare: la prima è l'autostrada del mare del sistema occidentale del Mediterraneo e la seconda è l'autostrada del mare del sistema orientale del Mediterraneo. In merito a queste ultime, ripeto, sono autorizzati gli incentivi, destinati alla modalità di trasporto e ad incentivare gli autotrasportatori a viaggiare per mare, anziché per terra.

In questo elenco delle 17 opere, per ora, non è presente il corridoio numero 8, del quale, in questi giorni, si è tanto discusso, anche sui giornali, non perché non sia ritenuto strategico ma perché,

attraversando Stati non membri della Unione europea e non destinati ad una prossima adesione, non può beneficiare degli incentivi previsti dal fondo comunitario relativo alla realizzazione delle reti TEN. L'unica caratteristica che distingue il corridoio numero 8 dalle altre quattro opere italiane incluse nella lista delle 17 è la circostanza che, per adesso, questo corridoio non può beneficiare degli incentivi che variano dal 10 al 30 per cento.

Spero che, fin qui, l'esposizione sia stata chiara. In questo momento, il documento approvato dalla Commissione è all'esame delle strutture del Consiglio, per consentirne l'approvazione definitiva, in sede di Consiglio dei ministri dei trasporti dell'Unione europea, il 4 e 5 dicembre prossimi. In quelle date dovrà essere approvato, in maniera definitiva, il piano delle 17 opere. In questi giorni, stiamo ricercando tutte le formule e individuando tutte le motivazioni per consentire che il corridoio numero 8 abbia pari rilevanza e pari importanza degli altri corridoi inclusi nella lista delle priorità. Quindi, stiamo lavorando per cercare di riportare anche tale corridoio nella lista numero 1. La presenza, nella proposta della Commissione, del documento Van Miert, relativo alla realizzazione del valico del Sempione, incluso nel corridoio Genova-Rotterdam, del valico del Brennero, nel corridoio numero 1, e del valico del Frejus, o del Moncenisio, nel corridoio numero 5, penso che sia, senza dubbio, un risultato davvero inimmaginabile soltanto sette mesi fa. In altri termini, quando ci siamo incontrati non riuscivamo a preventivare che saremmo riusciti ad inserire questi tre valichi in questi tre corridoi. Ciò è stato frutto, in parte, del lavoro svolto e, in parte, dell'appoggio ricevuto, in sede comunitaria, dalla vicepresidente De Palacio e da tutti coloro che ci stanno aiutando. Questo risultato è veramente molto importante.

Oggi, posso confermare anche alcune certezze in merito all'avanzamento dei progetti del nuovo valico ferroviario del Frejus e del nuovo valico ferroviario del Brennero (se volete, vi aggiornerò, con una

scheda, in merito allo stato di avanzamento). Questi due progetti saranno sottoposti all'esame del CIPE entro il prossimo trimestre.

Approfito dell'invito da parte di queste Commissioni perché ritengo non vi sia migliore interlocutore del Parlamento per chiarire alcuni aspetti e, cioè, per ribadire che non esistono priorità tra le priorità. Spero che il presidente me lo consenta, trattandosi di un tema che è stato dibattuto e di cui, oggi, stanno parlando sia il Presidente della Commissione europea, Prodi, sia il Presidente del Consiglio dei ministri, Berlusconi, sia il Primo ministro francese Raffarin. Infatti, tutti parlano di questo problema delle *short list* e delle *quick list*. Vorrei chiarire, se possibile in maniera definitiva, che noi stiamo parlando di corridoi lunghi oltre duemila chilometri. Sia il corridoio n. 1, sia il corridoio n. 5, sono molto lunghi. Su questi corridoi esistono alcune tratte già cantierate. Ad esempio, sul corridoio n. 5, noi, come paese, abbiamo investito già 12 mila miliardi, relativamente a cantieri aperti. Mi riferisco alla Novara-Torino e alla Mestre-Padova. Sono progetti del passato che abbiamo ripreso e rifinanziato. In febbraio o marzo, partiranno la Brebemi e il passante di Mestre. Sono tutti investimenti realizzati sul corridoio n. 5. Quindi, su questi corridoi estesissimi, ci sono opere già cantierate. Affermare, come si afferma oggi in sede Ecofin, o come dichiara qualcun altro, che l'Unione finanzia questi progetti e che saranno realizzate liste ristrette, riducendo le 17 opere a 10, includendovi soltanto quelle cantierabili, è una eresia. Queste persone non hanno competenza riguardo a questi temi e parlano tanto per parlare. All'atto pratico, di fronte ad un corridoio di 2000, 2500 o 3000 chilometri, ci sono opere che possono essere avviate e finanziate singolarmente, indipendentemente dalle scelte compiute dall'Ecofin. Ove lungo questi corridoi esistano emergenze o « colli di bottiglia », la decisione non deve spettare all'Ecofin ma al Consiglio dei ministri dei trasporti dell'Unione, perché soltanto tali ministri sanno quali siano le emergenze e

i « colli di bottiglia » su detti collegamenti. Probabilmente, qualcuno ha voluto compiere un colpo di mano per appropriarsi di queste scelte e affermare che, delle 17 opere, ne saranno scelte tre o quattro e che si procederà in questo modo.

Questo vorrei che fosse chiaro perché è esattamente quanto accaduto in questi giorni. Il ministro Buttiglione ed io, in sedi diverse, siamo riusciti a confermarlo ed a ribadirlo, anche negli interventi di ieri, dal momento che la questione non era molto chiara.

Quanto al corridoio numero 5 e, in particolare, al suo segmento fondamentale, cioè l'asse Torino-Lione, di cui si sta discutendo a causa dell'atteggiamento della Francia, il Governo italiano è stato tra gli attori principali delle pressioni finalizzate all'avanzamento dei progetti e all'apertura dei cantieri. Come prima ricordavo, lungo il corridoio n. 5 sono stati aperti cantieri per oltre 6 miliardi di euro. Due anni fa, su quello stesso corridoio, non vi erano cantieri. Abbiamo insistito in questo senso. Voglio anticipare che quanto oggi si sta approfondendo in relazione ai due valichi del Brennero e del Moncenisio, posti lungo la Torino-Lione e la Verona-Innsbruck, essenzialmente è la fase procedurale, cioè la fase collegata all'accordo tra gli Stati, già esistente, e relativa all'accesso alle risorse. In altri termini, stiamo mettendo a punto i piani finanziari sia per il traforo del Brennero sia per il traforo del Frejus. Questa peculiare attenzione ai momenti procedurali e finanziari testimonia la vicinanza all'avvio concreto del processo realizzativo. Pensiamo di aprire sia l'uno sia l'altro cantiere tra due anni.

Ritengo che, in questo ultimo anno, il tema dei valichi abbia raggiunto un punto di non ritorno, rispetto alle vecchie logiche bilaterali e ai precedenti schieramenti di tipo localistico. Questo Governo, cioè, ha sancito in modo inequivocabile che l'approccio alla tematica dei valichi non può essere effettuato da un singolo paese ma dall'intera Unione europea. In tal modo, i valichi non sono più un segmento frontaliere ma sono diventati, ormai, un segmento di un itinerario lunghissimo, sul

quale vive e si sviluppa l'economia, non di una regione, ma di più Stati. Altrettanto dicasi per i corridoi che non sono più segmenti di assi ma, alla luce del documento Van Miert, approvato dalla Commissione il primo ottobre scorso, oggi si configurano come veri sistemi plurimodali interrelati e integrati con le realtà trasportistiche del paese, cioè con gli ambiti portuali, aeroportuali ed interportuali. Penso che aver elevato oltre il 70 per cento dei progetti inclusi nel primo programma di infrastrutture strategiche, approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2002, al rango di progetti comunitari ed aver prodotto un DPEF nel quale si sono compiute scelte determinanti per l'Italia (solo 91 progetti — come ricorderete, ne abbiamo parlato — tra cui i valichi, rivestono importanza dominante) è un merito del Governo che ha lavorato insieme al Parlamento. Vi è stata la volontà di attivare le due leggi obiettivo e la legge n. 166, che ci hanno consentito di produrre un cambiamento sostanziale nella politica di infrastrutturazione del paese e della nuova Europa.

Ritengo che questo aggiornamento fosse importante perché, nel frattempo, sono accadute molte cose.

ROCCO BUTTIGLIONE, *Ministro per le politiche comunitarie*. Mi pare superfluo intervenire, perché il Governo parla con una sola voce. Particolarmente su questi temi, è bene che il Governo parli con una sola voce. Esistono compiti differenti ma devono essere ridotti ad unità attraverso una efficace azione di coordinamento, soprattutto perché, altrimenti, all'estero si potrebbe pensare di poter influire su decisioni del Governo italiano.

Aggiungo soltanto che non esiste una *short list* perché l'organo che decide sulle priorità è il Consiglio dei ministri dei trasporti dell'Unione europea, mentre Ecofin provvede a definire le risorse che saranno utilizzate, secondo le priorità stabilite da quel Consiglio. Comunque, anche se, per impossibile ipotesi, esistesse, il Governo italiano non potrebbe mai accettare una *short list* che non preveda la

Torino-Lione, prioritaria nelle scelte strategiche del Governo e anche nelle scelte strategiche dell'Unione europea. Essa è il perno che esalta l'intero sistema logistico europeo.

PRESIDENTE. Procediamo con gli interventi dei componenti delle Commissioni. Innanzitutto, l'onorevole Gibelli, il quale ha chiesto di poter aggiornare l'intervento svolto nella precedente seduta.

EUGENIO DUCA. Intervengo brevemente sull'ordine dei lavori, signor presidente, richiamando l'accordo che era stato raggiunto in sede di ufficio di presidenza. Considerando che, comunque, non sarà possibile concludere l'audizione in questa seduta, chiedo che la data per il seguito sia fissata, possibilmente, oggi stesso, o in tempi ragionevoli, e non nei prossimi 9 mesi.

ANDREA GIBELLI. Signor ministro, le sottoporro alcune riflessioni, il cui punto di partenza è nelle osservazioni da me già formulate nella seduta del 26 marzo scorso, le quali trovano, comunque, nella sua relazione integrativa, alcune risposte che, in quella data, evidentemente non potevano esserci.

Lei si troverà di fronte ad un tentativo, proveniente da una certa parte politica, di presentare un bilancio del suo lavoro che trae origine, invece, dalle carenze, protrattesi per più di trent'anni, degli assetti normativi e finanziari relativi al finanziamento delle opere pubbliche. La legge che reca il suo nome ha ricostituito, sostanzialmente, un apparato normativo che consentirà di assolvere ai compiti che sono stati indicati nell'elenco che lei oggi ci ha proposto. In occasione della precedente seduta di questa audizione, ho cercato di farle notare che alcuni autorevoli quotidiani come, ad esempio, il *Sole-24ore*, in più di una occasione, hanno riportato i bilanci relativi alla sovrapposizione normativa riguardante le Alpi, intese come comprensorio, che rischiano di rendere molto più difficile di quanto non sia nelle nostre ambizioni la possibilità di superare

tutti i laccioli normativi. La Commissione trasporti decise di proporre alla Commissione di merito, attraverso un parere collegato alla Convenzione delle Alpi, lo stralcio, la soppressione o il non recepimento del relativo Protocollo trasporti, perché per la sua formulazione, essendo stata ereditata dal precedente Governo, lo si considera un elemento in più rispetto alla volontà di accelerare, secondo le norme che ci eravamo prefissati, i processi normativi finalizzati a realizzare le opere che abbiamo in cantiere, in base all'elenco da lei proposto.

Oggi, ci troviamo di fronte ad una serie di classificazioni, che lei ci ha illustrato; mi riferisco alla classificazione delle opere in quattro gruppi. Il quesito politico che le voglio sottoporre, al di là degli elenchi, attiene alla esistenza di un problema legato alla circostanza che, in più di una occasione, nelle scorse settimane e negli scorsi mesi, si è ritenuto che il cosiddetto asse franco-tedesco, politicamente, possa mettere a rischio la realizzazione del corridoio n. 5. Le chiedo quale sia la posizione del Governo francese nell'ottemperare agli impegni sottoscritti con il Governo italiano. Infatti, non vorrei che la quantità di denaro indirizzata verso la realizzazione delle grandi opere rischi di condurre alla creazione di un sistema che non è centrale, che non pone il paese nella centralità del corridoio che lei indicava, da Lisbona a Kiev, ma che risulta un elemento di accesso ad infrastrutture il cui asse portante passa al nord dell'Europa e rispetto alle quali il nostro paese è una periferia e non un territorio centrale, di transito e di economia, come dovrebbe essere quello caratterizzato dai corridoi nn. 5 e 8.

Nell'elenco che lei ci ha sottoposto, tra le 6 priorità incluse nel gruppo numero 1 — se non ricordo male — sostanzialmente vi è indicato il ponte sullo stretto di Messina. Vorrei sapere se esso debba essere considerato come incluso all'interno di un corridoio ovvero come un'opera di interesse di coesione territoriale. Il motivo della mia domanda è semplice. Lei ha avuto modo di osservare come la Com-

missione abbia proceduto. Secondo la classificazione realizzata da ISPA sulla capacità di un'opera di produrre reddito e, quindi, di recuperare le risorse investite attraverso i pedaggi, evidentemente, il ponte sullo stretto di Messina difficilmente riuscirà a ripagarsi al pari di altre opere che sono state indicate in quell'elenco. Oggi, le Commissioni IX e XIV hanno l'occasione di fare chiarezza. Infatti, qualcuno ritiene che il ponte sullo stretto di Messina sia stato inserito nell'elenco dai *partner* europei per ridurre le insistenze del nostro paese al completamento del corridoio n. 5 con la Francia, in cambio di una velocizzazione nella realizzazione dell'asse franco-tedesco. Non vorrei che fosse così e le chiedo di chiarire questo aspetto, che rischierebbe di svilire l'elenco delle necessità, assolutamente irrinunciabili, come in precedenza è stato indicato.

Concludo, ringraziando il ministro per essere intervenuto in questo incontro con le Commissioni. Spero che i cantieri che abbiamo avuto modo di elencare, in queste settimane, in questi mesi e anche oggi, realizzino, finalmente, quelle grandi opere assolutamente importanti per il paese.

GIORGIO PANATTONI. La ringrazio per questo aggiornamento, signor ministro. Senza polemica, vorrei dire che quando si afferma che il Governo parla con voce unica bisogna precisare che si tratta di una parte dell'Esecutivo. Infatti, la polemica con il ministro Tremonti e con l'Ecofin credo abbia riempito le pagine dei giornali. Oggi, abbiamo preso atto della circostanza che questo ministro non ha una particolare rilevanza su questo specifico aspetto. Ci auguriamo che sia così. Temiamo che, in futuro, sarà di difficile controllo un ministro così onnipotente ma prendiamo atto che se le cose procedessero come ci è stato indicato, forse, le infrastrutture sarebbero realizzate con maggiore competenza. Mi limito a questa osservazione, senza indugiare nella polemica, ovviamente, perché vorrei privilegiare i contenuti di quanto ci è stato riferito.

Per brevità, mi concentrerò sul problema del corridoio n. 5. Non sfugge a nessuno la diversa importanza strategica di questo corridoio rispetto agli altri poiché il flusso del traffico trasversale può passare attraverso l'Italia ovvero a nord del nostro paese. Mentre gli altri, seppur importantissimi, sono soltanto collegamenti specifici, questo traffico trasversale, in tal modo, sarebbe canalizzato a sud delle Alpi anziché a nord. Perciò, presumo che per l'Italia rivesta un interesse specifico particolare, al di là della considerazione che merita il collegamento verso i nuovi paesi che stanno per entrare a far parte dell'Unione europea, cioè un territorio comprendente tutto l'est del continente. Questi ultimi costituiscono un'area non soltanto a grande vocazione industriale ma anche di sviluppo, nella quale l'Italia ha già dimostrato di saper operare.

Nell'ambito di questo quadro, ho preso atto, positivamente, delle assicurazioni che il ministro Lunardi ha qui recato. Devo dire che continuo a non comprendere la posizione della Francia, nel senso che, ancora l'altro ieri, ha espresso disaccordo sia sulla data, sia sul finanziamento, sia sul modo in cui procedere. Mi auguro — successivamente, formulerò una domanda specifica in proposito — che queste posizioni tenderanno a convergere perché ascoltare due campane così diverse e, devo dire, così stonate non rassicura affatto in merito alla possibilità che sia tutto facile, che tutto sia stato già deciso, che siano i ministri a decidere che cosa fare. Infatti, il ministro francese non c'è mai; però, se deve intervenire, parli in quella sede concordando con voi quanto deve essere detto unanimemente. Altrimenti, non riceverei l'impressione che la decisione sia del Consiglio dei ministri delle infrastrutture e dei trasporti, perché sembrerebbero decisioni bilaterali, sotto questo profilo. Su questo chiedo un chiarimento perché la vicenda, francamente, è abbastanza sorprendente.

La domanda specifica, signor ministro, è la seguente: qual è il livello di autorità della decisione collettiva dell'Unione europea rispetto alle opinioni dei singoli Stati membri? Lei ha affermato che la deci-

sione sarà assunta, il 4 e 5 dicembre prossimi, in sede di Consiglio dei ministri dei trasporti dell'Unione europea. È una decisione sovraordinata rispetto a quella degli Stati membri? Ha valore per tutti, Francia compresa, o continueremo ad ascoltare affermazioni, già note, del tipo « sì, ci piace, ma non lo vogliamo », « sì, ci piace, ma non adesso » oppure « sì, forse è vero ma lo faremo un'altra volta »? Questo vorrebbe dire assumere una decisione, tutto sommato, non operativa. Ci piacerebbe capire da lei quale sia la questione, in che modo ci stiamo preparando al Consiglio del 4 e 5 dicembre, in merito a questo punto specifico, se ci siano accordi bilaterali, se siano in corso contatti e quali siano le decisioni che, in qualche modo, devono coinvolgere il Governo francese, allo stesso modo in cui è stato coinvolto il Governo italiano, su questo tema.

Quella del coordinatore di corridoio mi sembra un'idea molto intelligente. Per il corridoio n. 5, già è stato prefigurato un coordinatore, c'è già una proposta ed è possibile che sia l'Italia a coordinare questo corridoio? Lo chiedo perché, probabilmente, il nostro paese è il più coinvolto, sia sotto il profilo della lunghezza e della complessità delle opere che dovranno essere realizzate sia, *last but not least*, sotto il profilo finanziario. Quest'ultimo aspetto, devo dire, non è di poco conto. Ci piacerebbe molto che, insieme alla decisione che deve essere assunta in merito al corridoio n. 5, ci fosse anche questo particolare aspetto. Ciò costituirebbe, a mio avviso, un importante elemento di riferimento a dimostrare che, innanzitutto, c'è un accordo formale, il cui coordinamento, addirittura, è attribuito a noi e che, in secondo luogo, tale coordinamento è un elemento di spinta affinché eventuali ulteriori problemi siano composti, in qualche modo, all'interno di un quadro di strategia europea. Questa strategia, ripeto, mi sembra assolutamente decisiva perché passare a nord o a sud delle Alpi significa disegnare due tipi di Europa diversi e, soprattutto, può significare l'uscita dell'Italia dai traffici europei. Questo è un aspetto di particolare rilevanza.

FRANCO RAFFALDINI. In passato, abbiamo presentato, come gruppo dei Democratici di sinistra, ordini del giorno e mozioni per sostenere l'azione del Governo nei rapporti con i *partner* europei. Non volendo perdermi tra le liste delle priorità, vorrei formulare alcune domande specifiche per capire come ci stiamo muovendo. Muovo dalla considerazione che il Consiglio europeo del 17 ottobre scorso — quindi, di pochi giorni fa — ha invitato la BEI a definire un programma di avvio rapido ed ha elencato quattro caratteristiche che le opere dovrebbero possedere: la rilevanza per la integrazione del mercato interno, nell'Unione allargata; la redditività economica e finanziaria; l'impatto sulla crescita; l'effetto sullo stimolo esercitato dal capitale privato. Sono criteri sui quali ci sarebbe da discutere a lungo. Una *quick list* può esserci o meno ma qui è ventilata un'ipotesi di questo genere.

Lo scorso anno, si decise la istituzione di segretariati per i corridoi nn. 5 e 8. Ad un anno di distanza, vi è stata l'attribuzione di una parte di fondi alla cassa. I segretariati sono gli organi che dovrebbero lavorare, sono la parte operativa. Quando diventeranno effettivamente operativi?

Oggi, quale struttura del Ministero segue i corridoi, visto che è stata soppressa la Direzione generale programmi europei? Come è finanziato il corridoio n. 8?

Con il progetto REBIS, finanziato dal patto di stabilità e dalla BERS, qual è l'ammontare delle risorse dell'Italia?

Per quanto riguarda il corridoio n. 5, attualmente non esiste un collegamento tra l'Italia e Budapest al di qua delle Alpi e mancano circa 70 chilometri in Slovenia: che cosa sta facendo il nostro paese su questo punto? Visto che il tratto Trieste-Budapest, con l'allargamento dell'Unione, è rientrato nel territorio comunitario e non è più un corridoio, come si pensa di arrivare a Kiev e qual è l'attuale programmazione in questa prospettiva?

La Francia, dopo il recente *audit* sulla Lione-Torino, ha messo in discussione — lo dico così — il suo impegno a partecipare alla costruzione della galleria ferroviaria a doppia canna, sostenendo che, con quello

stanziamento, potrebbe intervenire sulle infrastrutture francesi. Che cosa intende fare il Governo italiano? La scadenza del 2013 è ancora confermata e in che modo? Senza strade e ferrovie, il costo delle esportazioni italiane verso la Francia, evitando di passare attraverso la Svizzera, sarebbe elevatissimo.

Quali sono i tempi per il tunnel di base del Brennero? È stata avviata la convenzione per la costruzione; ma l'Austria, oggi, che cosa dice? Lei afferma che i treni non arriveranno prima del 2024 in territorio austriaco. Come la mettiamo?

Per quanto riguarda il tunnel del Monte Bianco, attualmente la capacità è stata dimezzata in quanto, per ragioni di sicurezza, sono stati aumentati la distanza tra i camion e i controlli della polizia. Se ci fosse anche una 500, tra un camion e l'altro, con tutti i problemi che ci sono, potrebbe incendiarsi anche quella. In ogni caso, c'è un dimezzamento della sua capacità.

Infine, riguardo al Monginevro, vi è una restrizione per gli automezzi pesanti, con deroga a beneficio dei veicoli locali. Se c'è un problema di sicurezza, non possono esservi deroghe, nemmeno per i locali. Diversamente, qual è la situazione?

GIORGIO PASETTO. All'inizio del suo intervento, signor ministro, lei ha fatto riferimento al Parlamento come interlocutore privilegiato. Al di fuori di ogni polemica, lei stesso si è reso conto, dopo sette mesi, di dovere aggiornare il quadro delle informazioni che ci aveva fornito, che facevano riferimento all'Impero romano, se non sbaglio, essendovi contenuta anche una parte storica relativa ai corridoi. La mia osservazione è rivolta anche al presidente. Lei si renderà conto, signor ministro, della necessità che tutte le forze politiche hanno di saperne di più su questo problema. Quanto oggi lei ci ha proposto è un quadro estremamente più aggiornato e più preciso di quello di cui poteva disporre sette mesi fa: tanto, infatti, è trascorso dal suo ultimo intervento.

La mia domanda è relativa ad una questione emersa anche ieri, in occasione

di un convegno organizzato dalla Confetra. Il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, unitamente ai ministri Buttiglione e Lunardi, che partecipavano all'incontro, hanno dato notizia di una lettera congiunta Berlusconi-Rafarin relativa alle modalità di inserimento nelle priorità. Credo che anche la affermazione del ministro Buttiglione dovrebbe essere chiarita, laddove afferma che le priorità sono stabilite dal Consiglio dei ministri dei trasporti. A parte questo aspetto che, ripeto, secondo me dovrebbe essere chiarito, mi sembra che la posizione più lucida sia stata espressa dalla vicepresidente De Palacio, persona di grande competenza. Mi sembra che ci sia un dato importante relativo al tetto del contributo possibile. Del resto, senza soldi non si canta messa e siamo in un regime di risorse limitate, non soltanto a livello nazionale ma anche a livello comunitario. Il contributo comunitario per il finanziamento del Frejus non può superare il 30 per cento. Se ciò è vero, dovremmo conoscere preventivamente il costo dell'opera.

L'indicazione proveniente dal vertice dei ministri — mi riferisco ai ministri, coerentemente all'impostazione data dal ministro per le politiche comunitarie — e definita a Verona è nel senso di ottenere i finanziamenti poiché le priorità sono legate ad alcuni criteri, non soltanto a quelli che sono stati ricordati. Bisogna ottenere finanziamenti, anche nazionali, avere elementi progettuali concreti, piani finanziari che siano operativi, valutazioni di impatto ambientale e concorso dei paesi interessati. Per quanto riguarda l'opera del Frejus, la Francia fa sapere che, dal momento che la parte di percorso in territorio nazionale francese è molto più lungo, il costo dell'opera sarebbe finanziato per il 72 per cento con il contributo del Governo francese, a dispetto di quanto noi immaginiamo, cioè una divisione al 50 per cento. La conclusione è che partiamo da parametri diversi, in quanto individuiamo l'Unione europea come sede della risposta mentre in realtà — come è stato detto, scherzando — senza Tremonti questa

opera non procede. In altri termini, senza i finanziamenti, senza la certezza dei finanziamenti, nonostante lo sforzo verso il raggiungimento di tutti gli obiettivi, cade uno dei presupposti fondamentali, uno degli elementi fondamentali di un'intesa con la Comunità europea, che è più un'intesa di propositi piuttosto che costruzione di un rapporto per i finanziamenti italo-francesi per il nodo del Frejus. Quest'ultimo è un nodo fondamentale perché, in mancanza, il corridoio numero 5 non esiste, come ho ripetuto più volte.

Al di là delle considerazioni relative al Consiglio dei ministri europei ed al di là delle buone intenzioni, resta tutto intero il problema del finanziamento e del mancato chiarimento nel merito con il governo francese. In queste condizioni, la questione posta dall'onorevole Gibelli reclama una risposta. Mi ricordo la vicenda di quel tale che, avendo poco denaro, non riusciva a costruirsi una casa ma, avendo preparato il progetto per la casa al mare, per la casa in montagna, e così via, tutta la famiglia era soddisfatta. Nella stessa situazione ci troviamo anche noi, che intendiamo realizzare il valico del Frejus, il corridoio n. 5, il ponte sullo stretto di Messina e così via. Mi pare che sia giunto il momento per il Governo di compiere alcune scelte.

PRESIDENTE. Approfitto della presenza dei ministri Lunardi e Buttiglione. Le vostre segreterie ci hanno comunicato che c'è la possibilità di svolgere il seguito di questa audizione mercoledì 12 novembre. Dal momento che altri deputati hanno chiesto di intervenire, ma tali interventi non potranno essere esauriti nella seduta odierna, potremmo consentire ai ministri di rispondere brevemente e parzialmente ai quesiti già formulati, riservandoci di proseguire l'audizione prossimamente.

ROCCO BUTTIGLIONE, Ministro per le politiche comunitarie. Vorrei soffermarmi su una puntualizzazione di metodo. Le scelte relative alla rete di trasporto transeuropea, la TEN (*Trans european network*), competono al Consiglio dei mi-

nistri dei trasporti. Ecofin ha il compito di provvedere al finanziamento di queste scelte e di definire la quantità di risorse che la Comunità europea, in quanto tale, può mettere a disposizione. Evidentemente, la costruzione dell'opera coinvolge due livelli: il rapporto con la Commissione europea e il rapporto con lo Stato. Perciò, sono necessarie una trattativa bilaterale ed un trattativa con la Commissione europea. Quest'ultima non è impotente ai fini del rispetto delle priorità stabilite. Infatti, il finanziamento che deriva dalla Commissione è erogato per le opere alle quali essa riconosca la priorità. Certamente, uno Stato può decidere di procedere ad altre opere, finanziandole con proprie risorse. Però, non può pretendere di realizzare opere secondo un ordine di priorità diverso rispetto a quello stabilito dal Consiglio dei ministri dei trasporti e di ottenere, su queste opere, il sostegno della Comunità. L'aumento del sostegno conferisce maggiore forza alla partecipazione della Commissione. Evidentemente, uno Stato che debba compiere una scelta prioritaria, sapendo che il sostegno della Commissione giunge fino al 30 per cento, ci penserà due o tre volte prima di assumere questa decisione. Già un finanziamento del 10 per cento costituiva un buon elemento di riflessione; il 30 per cento rappresenta un elemento di riflessione assai più importante.

In che modo noi agiamo? Cercando un accordo con il Governo francese sulla base della tradizionale amicizia esistente tra i nostri paesi. Contemporaneamente, però, chiediamo alla Commissione europea di svolgere il massimo di pressioni su tale Governo, anche perché questo tema rientra in una problematica più generale, quella della competitività del sistema Italia, poiché le carenze infrastrutturali riducono la nostra competitività.

Ciascuno è libero di immaginare che esistano liste più o meno brevi: le potrà sottoporre, direttamente o indirettamente, al Consiglio dei ministri dei trasporti della Comunità. In quella sede, si deciderà se accogliere o meno questi suggerimenti. Tuttavia, liste che non siano approvate dal

Consiglio non hanno alcun validità. Se qualcuno sta progettando qualcosa, rispondo che le idee sono sempre benvenute. Certamente, l'Italia ha priorità dalle quali non possiamo in alcun modo prescindere. A volte, ascolto proposte secondo le quali si potrebbero immobilizzare le risorse disponibili su alcune opere che saranno realizzate prima di altre. Il criterio della velocità di «partenza», è un criterio possibile, certamente, ma non è l'unico. Intendiamo realizzare queste opere affinché siano utili. L'idea secondo la quale, invece, la priorità è costituita dall'inserimento di una certa quantità di denaro nell'economia, perché in questo modo si sostengono i consumi e si rilancia il sistema, non corrisponde alla filosofia di base dell'Unione europea, nel cui ambito le politiche economiche possibili sono quelle dal lato dell'offerta, per l'accrescimento della competitività, e non le politiche di sostegno della domanda: ce le vietano lo Statuto della Banca centrale europea, il trattato di Maastricht ed il patto di stabilità.

Oltre a questo, dobbiamo guardare alle quantità: 60 miliardi di euro dovrebbero sostenere i consumi e rilanciare l'economia europea, una economia il cui reddito annuale complessivo ammonta a 10 mila miliardi. Ebbene, quale moltiplicatore keynesiano bisognerebbe avere affinché un investimento così limitato — gigantesco ma limitato rispetto alla dimensione dell'economia europea — possa avere un effetto? Rischiamo di cadere in qualcosa di cui dobbiamo liberarci, la vecchia idea di cattivo keynesianesimo secondo la quale ciò che conta è spendere per rimettere in movimento l'economia e poco importa se le opere realizzate non sono veramente utili, se le priorità non sono state adeguatamente selezionate. Invece, noi pensiamo che le priorità debbano essere adeguatamente selezionate, che la sede per selezionarle sia il Consiglio dei ministri dei trasporti e che, ove alcuni Stati siano in ritardo rispetto a quelle priorità, debbano essere spinti affinché siano rispettate le priorità di un progetto che ci assicuri un effettivo sistema logistico europeo.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. In considerazione dell'ampio numero di quesiti, cercherò di rispondere il più possibile sinteticamente.

All'onorevole Gibelli, rispondo che siamo d'accordo sul fatto che la commissione delle Alpi fosse contraria alle nostre intenzioni. Perciò, in merito, manteniamo una posizione attendista. L'asse franco-tedesco può anche esistere ma non condiziona né noi né le scelte francesi. Questo asse va avanti lo stesso poiché la linea Parigi-Strasburgo-Vienna-Budapest, una linea per soli passeggeri e non per merci, è indipendente dal corridoio n. 5, è un'altra linea e un altro corridoio. È come se andassimo ad interessarci di un corridoio tra il mar Baltico e i Balcani: sono linee che non ci riguardano. Certamente, i francesi fanno altri discorsi. Può darsi che affermino l'intenzione di spostare le loro risorse maggiormente sull'asse franco-tedesco piuttosto che sull'asse franco-italiano. Può anche essere ma è importante che il corridoio n. 5 sia entrato a far parte di questa lista delle 17 opere. Questa lista, sicuramente, sarà approvata dalla Commissione il 4 e 5 dicembre prossimi e rappresenta il presupposto per ottenere finanziamenti in una misura variabile tra il 10 ed il 30 per cento. Se il corridoio numero 5 vi rientrerà, sarà una delle opere che ne beneficerà, al pari del ponte sullo stretto di Messina. Quest'ultimo è un elemento del corridoio numero 1, che rientra nel finanziamento ricordato. Quindi, anche il ponte beneficerà di un finanziamento da parte della Comunità europea, variabile tra il 10 e il 30 per cento. Le altre risorse devono essere reperite. Come sappiamo, alcune risorse sono già previste dalla Fintecna, che aveva tutti i residui come garanzia. Inoltre, si farà ricorso al capitale privato.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA
XIV COMMISSIONE GIACOMO STUCCHI

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. A proposito

della posizione francese, dato che questa domanda mi è stata rivolta da alcuni deputati, vorrei dare un chiarimento. Una volta stabilito che, per le 17 opere, vi è la garanzia della Comunità europea e che la Torino-Lione rientra in questa lista, essa è divenuta un'opera strategica e prioritaria per definizione. I francesi hanno già detto e ripetuto che per loro è un'opera prioritaria e la finanzieranno. Il finanziamento attiene ai rapporti tra i paesi membri e l'Unione.

Per rispondere all'onorevole Panattoni in merito al peso delle decisioni assunte in sede di Consiglio dei ministri comunitario, ricordo che tutti gli Stati membri, in quella sede, hanno partecipato alla individuazione delle 17 opere da scegliere, che saranno approvate il 4 e 5 dicembre prossimi. Perciò, si tratta di una decisione congiunta, collegiale. Tutti i paesi, quindi, riconoscono quei corridoi e ne riconoscono il carattere strategico e prioritario. Di conseguenza, il finanziamento da parte della Comunità europea sarà tra il 10 e il 30 per cento. Questo è un dato approvato. I piani finanziari sono definiti bilateralmente tra i vari paesi interessati. In altri termini, adesso noi stiamo discutendo con la Francia il piano finanziario della Torino-Lione, per decidere chi debba finanziare le singole realizzazioni, quanto spetti a noi e quanto spetti al loro.

In merito al traforo del Moncenisio, o del Frejus, ricordo che rientra per il 70 per cento in territorio francese e solo per il 30 per cento in territorio italiano e che il 30 per cento del finanziamento sarà erogato dalla Comunità europea. Inoltre, vi sarà il finanziamento da parte della BEI che, ad oggi, eroga fino al 75 per cento del valore dell'opera con un prestito da restituire entro 75 anni. In altri termini, si tratta di opere che, sulla carta, sono finanziabili e finanziate, non sono ipotetiche. Tant'è vero che si prevede l'apertura dei cantieri tra due anni, perché i progetti ormai sono in via di definizione. È già in esecuzione la galleria di prospezione della galleria di Modane. Il ministro francese mi ha detto che nel loro piano finanziario è già previsto il finanziamento per la galleria

di Venaus e per la galleria di prospezione dall'Italia verso la Francia. Sono tutte opere che stanno procedendo e sono frutto di accordi bilaterali.

Mi sono accordato con il ministro francese sulla designazione di due persone, una incaricata da me e una incaricata da lui, al di là delle commissioni intergovernative e di tutti coloro che vanno in giro per l'Europa a creare confusione. Queste due persone, che si interessano di finanza, stanno preparando un piano finanziario. In questo modo avremo una certezza, entro breve tempo. Spero di poter venire a riferirvi in merito, non certo tra dieci giorni ma entro 1 o 2 mesi e, sicuramente, prima del vertice italo-francese, che si svolgerà in febbraio. Prima di quella data, avremo definito il piano finanziario ed il reperimento dei fondi per la realizzazione della Torino-Lione. Che tutto ciò sia messo in discussione rappresenta una invenzione, non esiste dubbio in merito.

L'onorevole Panattoni ricordava la grande importanza del corridoio numero 5 rispetto agli altri. Sono d'accordo con lui perché questo corridoio deve smaltire il 36 per cento del traffico europeo e rappresenta il più importante di tutto il sistema europeo. Su questo stiamo lavorando, ovviamente, tutti insieme.

Per quanto riguarda il coordinatore, cerchiamo di portarci a casa questo risultato perché l'Italia ha anche il bari-centro sul corridoio.

I segretariati relativi a Trieste e a Bari sono già impostati e impiantati. In occasione dell'ultima Fiera del levante, a Bari, ho inaugurato la sede del segretariato per il corridoio n. 8 mentre, per Trieste, la sede è costituita presso l'ICE. Ci sono già alcune persone che vi lavorano. Infatti, l'ANAS e le ferrovie hanno incaricato due persone che lavorano in questi due segreterati, per individuare lo stato dell'arte di tutti i progetti e di tutti i cantieri aperti lungo entrambi i corridoi, sia il n. 8, sia il n. 5. In riferimento ai paesi dell'est europeo, l'onorevole Raffaldini mi chiedeva che cosa stia acca-

dendo in merito ai tratti da Trieste a Lubiana e da Lubiana a Budapest: anche riguardo ad essi il segretariato sta verificando lo stato dell'arte quanto alle progettazioni, ai tratti da progettare, a quelli incompleti, da finanziare e ai tratti già esistenti che devono essere rammodernati. Questo lavoro è già in corso svolgimento. Ovviamente, è iniziato da poco tempo poiché i finanziamenti sono giunti da poco. Però, avevo già chiesto all'ANAS e alle ferrovie alcune persone che potessero cominciare ad entrare nell'argomento, in modo da essere pronti in anticipo.

Quanto al dettaglio delle progettazioni delle opere tra l'Italia e la Slovenia, tra la Slovenia e Budapest e fra Budapest e Kiev, vi porterò un aggiornamento quando il segretariato mi fornirà il quadro dello stato di avanzamento.

L'onorevole Raffaldini mi chiedeva quali fossero i tempi per il tunnel del Brennero. Il progetto preliminare è stato inviato al Ministero delle infrastrutture e trasporti il 10 giugno 2003. Quindi, è già in possesso di quella amministrazione. La data ipotizzabile per l'approvazione dell'istruttoria, da parte del CIPE, è quella del gennaio 2004. L'apertura dei cantieri è prevista per l'aprile del 2006 e la fine dei lavori per il 31 dicembre 2015. Ad oggi, queste sono le date e spero di non doverle cambiare. Il costo per l'Italia, aggiornato, per la realizzazione del traforo del Brennero è di 2.200 milioni di euro.

Per quanto riguarda la tratta Bruzolo-confine di Stato, lungo la Torino-Lione, la progettazione preliminare è stata inviata al Ministero delle infrastrutture e trasporti il 7 marzo 2003. L'approvazione da parte del CIPE è prevista per il novembre di quest'anno, l'apertura dei cantieri per il settembre 2007 e la fine dei lavori per il 31 dicembre 2015. Il costo aggiornato dell'opera è di 2.278 milioni di euro.

All'onorevole Panattoni potrà interessare la nuova tratta Martigny-Aosta-Ivrea, la cui progettazione preliminare è stata

inviata al Ministero delle infrastrutture e trasporti il 10 marzo 2003. La relativa istruttoria è in fase di analisi.

Per quanto riguarda il Sempione, che fa parte del corridoio da Rotterdam a Genova, i progetti in elaborazione sono la linea Novara-Borgomanero-Sempione, raddoppio Vignale-Oleggio-Arona, per un costo di 430 milioni di euro; il prolungamento e raddoppio della linea Novara-Borgo Manero-Sempione, studio e raddoppio della Laveno-Luino, per un costo di 1.270 milioni di euro; lo studio di fattibilità del nuovo valico del Sempione, la galleria Domodossola-Iselle, è in fase di elaborazione. In merito a questi tre trafori, Brennero, Frejus e Sempione, ci tenevo a fornirvi un aggiornamento.

A proposito di quanto ricordato dall'onorevole Pasetto, in merito al convegno di ieri presso la Confetra, effettivamente il sottosegretario Letta ha affermato che, insieme al Presidente Berlusconi, noi cercheremo di far rientrare la Torino-Lione in questa lista. Ne ho parlato, questa mattina, con il sottosegretario Letta il quale mi ha detto di non essere aggiornato al riguardo della posizione assunta dal Ministero dei trasporti, vale a dire che noi non ammettiamo che l'Ecofin, o chiunque altro, decida al posto del Consiglio dei ministri dei trasporti europei. Gli ho spiegato anche — e me ne ha dato atto — che la *short list* non deve esistere e non devono essere stilate liste delle liste o priorità delle priorità; su questo siamo d'accordo. Ieri, il ministro Buttiglione ha confermato quanto io affermavo. In altri termini, mi sembra che egli dica: fate le liste che volete, purché la Torino-Lione vi sia compresa. La posizione reale è quella da noi espressa oggi e mi sembra sia stata recepita.

L'onorevole Raffaldini ha posto una serie di domande...

FRANCO RAFFALDINI. Ha dimenticato di rispondere soltanto a quelle.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. No, ad alcune

ho risposto. Ad esempio, mi sono intrattenuto in merito ai segretariati per i corridoi n. 1 e n. 8.

Per quanto riguarda il finanziamento del corridoio n. 8, attualmente è prematuro parlarne. Cercheremo di far rientrare il corridoio n. 8 nella lista n. 1: se così sarà, otterrà il finanziamento del 30 per cento; in caso contrario, è tutto da vedere poiché il segretariato di Bari deve ancora fornirci lo stato dell'arte in merito ai sistemi ferroviario e autostradale. Quindi, è presto per parlare di finanziamento e di valutazione dei piani finanziari. In ogni caso, stiamo seguendo il problema da vicino.

Per quanto riguarda l'*audit* effettuato dalla Francia in merito alla Torino-Lione, si tratta di una galleria a doppia canna che tale paese considera un'opera prioritaria e strategica. Riguardo ai finanziamenti vi ho già riferito. La commissione composta di due membri, che abbiamo stabilito di costituire, è incaricata di dare i numeri, nel vero senso della parola. Prima del vertice franco-italiano, cercheremo di ottenere tutti gli elementi per avere la certezza.

Ho già precisato quali saranno i tempi per la realizzazione del tunnel del Brennero.

Per quanto riguarda il Monte Bianco, è vero che la sua capacità è dimezzata in quanto sia le automobili sia gli autocarri debbono procedere mantenendo una distanza di sicurezza di centocinquanta metri.

EUGENIO DUCA. Sul Brennero, l'Austria è d'accordo?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, è d'accordo. Tra breve, ci sarà una riunione tra Italia, Austria e Germania. Infatti, abbiamo coinvolto anche quest'ultima, affinché ci dia una mano con l'Austria la quale, purtroppo, ha atteso di vedere che cosa sarebbe accaduto in materia di ecopunti

prima esaminare la questione del Brennero. Questa è la realtà. Tuttavia, da parte austriaca c'è l'accordo. Come ho già ricordato, la programmazione è già pervenuta al Ministero, sarà presentata al CIPE entro il 2004 e il costo sarà di 2.200 milioni di euro per l'Italia.

PRESIDENTE. Ringrazio i ministri Lunardi e Buttiglione per la loro partecipazione ai lavori delle Commissioni e tutti i colleghi presenti.

Rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

La seduta termina alle 16.20.

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

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 18 novembre 2003.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

