

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PIETRO ARMANI

La seduta comincia alle 11.30.

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 viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Ugo Martinat, sullo stato degli interventi pubblici in materia di infrastrutture con riferimento all'evoluzione del settore autostradale ed alla disciplina normativa della figura del *general contractor*.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Ugo Martinat, sullo stato degli interventi pubblici in materia di infrastrutture con riferimento all'evoluzione del settore autostradale ed alla disciplina normativa della figura del *general contractor*.

Anche in relazione al tempo a disposizione della Commissione (poco meno di due ore), ritengo opportuno che, dopo l'illustrazione del viceministro, sia consentito — in via prioritaria — un intervento per gruppo e che ulteriori interventi siano ammessi soltanto qualora vi siano congrui tempi residui a disposizione, in modo tale da consentire al viceministro di poter replicare alle questioni poste dai deputati.

Avendo il viceministro predisposto un documento sui temi dell'audizione, ne au-

torizzo la pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna.

Do la parola all'onorevole Martinat.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. La ringrazio, signor presidente. Il documento distribuito ai colleghi è piuttosto corposo. Nel mio intervento cercherò di procedere per sintesi e flash, perché altrimenti tutto il tempo a disposizione sarebbe assorbito dalla mia relazione.

Oggetto dell'audizione sono gli interventi pubblici in materia di infrastrutture e l'evoluzione del settore autostradale, nonché la disciplina normativa della figura del *general contractor*. Si tratta di tre questioni su cui fornirò risposte sintetiche, con l'avvertenza che le stesse devono intendersi integrate con gli elementi significativi contenuti nel documento predisposto.

La situazione della attuale rete autostradale italiana è di 6.474,5 chilometri, di cui 5.584 a pedaggio in concessione, 890 in gestione all'ANAS con libera circolazione e 30 chilometri per trafori a pedaggio in concessione. Lo sviluppo della rete è modesto in confronto alla rete ferroviaria (19.516 chilometri, di cui 16.031 delle Ferrovie dello Stato e 3 mila 485 di ferrovie concesse).

Relativamente all'importanza della rete autostradale in relazione alla domanda di mobilità, nel documento vi sono tutti i dati relativi agli ultimi dieci anni, con evidenziati gli spostamenti dal 1997 al 2001 concernenti il trasporto passeggeri. Abbiamo altresì fatto un confronto con altre reti autostradali, riportando i dati relativi al decennio 1991-2001. In tal caso si riscontra una prima forte discontinuità dell'incremento italiano (del 4,8 per cento) rispetto alla 19,1 della Spagna, al 32,7

della Francia e al 142 per cento del Portogallo.

Credo che il dato più rilevante riscontrabile sia quello relativo al carico sulla rete autostradale, che nel caso dell'Italia è di 5.472 veicoli per chilometro, quindi parecchio di più degli altri Stati presi a confronto (Francia, Spagna, Portogallo, Germania). Da ciò si evince che, al di là del numero dei chilometri, di per sé il carico dei veicoli è notevolissimo. Si tratta di un dato di riscontro che deve farci riflettere. Da qui anche l'iniziativa del Governo di potenziare e rilanciare il sistema di viabilità.

Le concessionarie sono 24, raggruppate nel modo che potete vedere nel documento. Sugli sviluppi normativi concernenti le convenzioni autostradali fino all'anno 2001 devo dire che ieri è stata chiusa la convenzione delle ultime due concessionarie attive (la SAV e la SITAF), che potranno provvedere ad adeguare le loro tariffe dal primo febbraio di quest'anno. Per quanto riguarda l'autostrada A24-A25 vi è una apposita tabella allegata relativa alla questione tariffaria. Quanto alle previsioni della legge n. 443 del 2001, la cosiddetta legge obiettivo del settore autostradale, è allegato l'elenco di tutte le opere che il Governo considera strategiche per il sistema autostradale. Per quanto riguarda la rete di interesse nazionale, programma triennale 2002-2004, ho consegnato l'elenco del piano triennale ANAS e, in particolare, il piano del settore autostradale che comprende le opere a carico dei concessionari medesimi: l'ultimo è in discussione in questi giorni presso il CIPE per l'ammontare di 4 miliardi e 600 milioni di euro.

L'ANAS prevede un impegno complessivo pari a 4 milioni 889 mila euro, dei quali 3.130 con fondi ordinari per le strade nazionali, 1.083 con fondi strutturali europei, 676 per contributi al sistema autostradale. Si evidenzia un rapporto favorevole all'investimento per strade proprie, più che contributi per le autostrade (per quasi tutte è previsto l'autofinanziamento). È inoltre presente l'elenco delle infrastrutture strategiche, dal traforo del

Frejus fino al completamento autostradale del corridoio 5, con i costi stimati in migliaia di euro, per un totale pari a 27.873.516,60 euro.

Le società concessionarie sono descritte nella tabella allegata (dall'Autocamionale della Cisa Spa, fino alla Pedemontana lombarda Spa, alcune delle quali presentano un costo zero, poiché applicano il regime di autofinanziamento): il costo complessivo ammonta a 15.661.616 euro. Nel triennio 2002-2004 sono previsti circa la metà degli investimenti, mentre il contributo pubblico complessivo ammonta a 1.669.401 di euro.

Come noto, l'ANAS è stata trasformata in SpA e, dunque, a partire dal 1° gennaio di quest'anno può usufruire delle risorse messe a disposizione dal Ministero dell'economia e delle finanze nell'ambito della legge finanziaria come concessionaria dello Stato. Si sono poste le basi, soprattutto attraverso la definizione dello statuto della società e della convenzione di concessione, per consentire un ancor più incisivo ruolo della società nella realizzazione e gestione delle opere, comprese quelle affidate dalla legge obiettivo. Posso preannunciare che l'ANAS si sta predisponendo a creare tre società controllate: l'ANAS service, l'ANAS sviluppo patrimonio immobiliare e l'ANAS internazionale.

È abbastanza evidente che il sistema tariffario venga definito in accordo con il CIPE: il mese scorso abbiamo discusso in merito alle tariffe della società Autostrade Spa, che sono state aumentate dell'1,52 per cento.

Nella relazione che ho consegnato è inoltre descritto lo stato di attuazione di alcuni interventi, della normativa della cosiddetta legge obiettivo e la figura del *general contractor*.

Il Governo ha programmato di emanare tre regolamenti specifici: il regolamento di qualificazione dei contraenti generali; il regolamento di redazione dei progetti della cosiddetta legge obiettivo di approvazione delle varianti; il regolamento di gestione degli affidamenti a contraente generale. Si tratta di tre regolamenti specifici che regolano la figura del *general*

contractor, che potranno essere a breve sottoposti alle valutazioni del Consiglio dei ministri; ci riserviamo di definire le tre tipologie in circa 15 giorni.

In merito al primo regolamento, in accordo alla cosiddetta direttiva lavori 93/97, i requisiti del contraente generale devono essere individuati nella capacità economica finanziaria, valutata in base al patrimonio dell'impresa, al giro d'affari, nella idoneità tecnico organizzativa, valutata sulla scorta delle precedenti esperienze di lavoro e nella disponibilità di un adeguato organico dirigenziale e tecnico.

Il secondo regolamento, che verte sulla progettazione, è in stato avanzato di redazione: anche per tale regolamento sarà compiuta, in tempi più ristretti, una consultazione delle forze sociali e professionali e dei maggiori committenti delle opere pubbliche. Il contenuto confermerà in gran parte quello dell'attuale regolamento, aumentando peraltro in modo sostanziale il contenuto del progetto preliminare, che deve consentire l'emissione dei provvedimenti di valutazione di impatto ambientale e localizzazione urbanistica. Particolare attenzione sarà dedicata alle problematiche di approvazione delle varianti, che in passato hanno posto gravi problemi per i tempi richiesti. Si ritiene che il regolamento possa essere diramato ed iniziare il suo iter di approvazione entro il prossimo mese di febbraio. Come dicevo, prevediamo di sottoporlo all'attenzione del Consiglio dei ministri entro 15 giorni, in seguito avvieremo le consultazioni e poi programmeremo gli incontri con le Commissioni di merito.

Il terzo regolamento — gestione dell'affidamento al contraente generale — sarà redatto nel corso di questo trimestre (è in ritardo rispetto ai primi due) ed avvierà il proprio iter entro il primo semestre di quest'anno. Il decreto conterrà l'adeguamento del regolamento generale alla situazione del contraente generale, il cui regime normativo, contenuto nel decreto legislativo n. 190 nel 2002, è sostanzialmente diverso da quello dell'appaltatore, per la maggiore estensione delle attività (progettazione, espropriazione, direzione

dei lavori) e per la possibilità di far eseguire in tutto o in parte i lavori a terzi.

Infine, gioverà ricordare che la legge n. 443 del 2001 ha previsto la possibilità di correggere ed integrare il decreto legislativo di attuazione, attenendosi ai medesimi principi individuati dalla legge di delega, entro i due anni dalla entrata in vigore della legge delegata.

Il Governo valuterà con molta attenzione la possibilità di avvalersi di tale facoltà, acquisendo gli esiti del primo periodo di attuazione della nuova norma e, sulla scorta di quanto sarà acquisito, anche a mezzo di una nuova conferenza sui lavori pubblici, che dovrebbe svolgersi nel mese di giugno. Fin d'ora, può segnalarsi come possibile oggetto di un nuovo intervento una semplificazione per le opere strategiche e di preminente interesse nazionale della procedura cosiddetta di finanza di progetto *ex* articolo 37-*bis* della legge n. 109 del 1994, la cui particolare laboriosità è stata da molte parti lamentata.

In appendice alla relazione consegnata, si trovano 3 allegati: il primo riguarda lo stato di attuazione di interventi autostradali, il secondo verte sulla IV concessione aggiuntiva autostrade Spa per il quinquennio 2003-2007, mentre il terzo illustra le tariffe delle autostrade A 24-A25.

PRESIDENTE. Ringrazio il viceministro per la sua relazione e, prima di dare la parola ai colleghi, porrò due domande. Il viceministro ha parlato, con riferimento solo al primo regolamento concernente il *general contractor*, di passaggio dei regolamenti al parere delle competenti Commissioni parlamentari...

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Mi riferivo ai tre regolamenti, anche se prevedo tempi diversi: siamo in grado di presentare i primi due tra un mese circa, mentre il terzo è in ritardo.

PRESIDENTE. Tra gli allegati è contenuta la « IV concessione aggiuntiva autostrade Spa per il quinquennio 2003-

2007». C'è stato un ricorso al TAR da parte della società autostrade e, successivamente, un'approvazione della concessione ingiuntiva fra l'ANAS e la società autostrade; mi pare, però, che non sia ancora stata esaminata dal CIPE...

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Al CIPE è passato l'aumento delle tariffe, mentre non deve passare l'accordo tra ANAS e la Società Autostrade per il quinquennio. Devono essere approvati dal CIPE — perché abbiamo portato in discussione la documentazione — gli investimenti della Società Autostrade Spa per circa 4 miliardi e 600 milioni di euro.

PRESIDENTE. Quindi, fino a quando non saranno approvati dal CIPE, la società Autostrade Spa potrebbe non effettuare investimenti?

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. E noi non concederemo gli aumenti delle tariffe. Infatti, ritengo che la novità sostanziale del nuovo accordo sia che la concessione degli aumenti tariffari alla società autostrade Spa (e a tutte le altre società di gestione autostradale, man mano che scadranno i quinquenni) avverrà, a differenza di quanto venne fatto nel quinquennio passato, in base allo stato di avanzamento degli investimenti medesimi. In altri termini, mentre cinque anni fa gli adeguamenti tariffari venivano concessi «a monte», e non «a valle» — per cui, se non venivano effettuati, si trattava di un debito della società concessionaria, ma si poteva protestare —, da oggi gli aumenti saranno concessi nel momento in cui verranno realizzate le opere, vale a dire quando le risorse saranno effettivamente spese.

Nell'accordo siglato ciò è già precisato; quando il piano per circa 4,6 miliardi di euro verrà approvato dal CIPE, gli adeguamenti tariffari scatteranno man mano che verranno effettuati i nuovi investimenti, e non riguarderanno, invece, i vecchi investimenti.

PRESIDENTE. Tali aumenti scatteranno, ad esempio, quando verrà completata la variante di valico sull'autostrada del sole?

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. La variante di valico riguarda il vecchio «pacchetto», cioè i vecchi investimenti, su cui hanno già avuto; oggi, invece, devono dare. Tanto per essere chiari, vorrei ribadire che mentre nel quinquennio passato gli aumenti erano stati concessi in base agli investimenti da effettuare, oggi concederemo tali aumenti dopo che gli stessi investimenti saranno stati realizzati.

PRESIDENTE. Perfetto: grazie, signor viceministro.

Do ora la parola ai colleghi che desiderano intervenire per porre quesiti e formulare osservazioni.

GUIDO DUSSIN. È di oggi la notizia che l'Europa vuole controllare la procedura della legge obiettivo. Per quanto riguarda alcuni passanti e passaggi, comprese le autostrade del nord-est — che ho visto essere stati evidenziati nella relazione del viceministro —, credo che l'Europa debba accelerare invece di rallentare tali interventi. Per quanto riguarda il passante di Mestre, ad esempio, a nostro avviso occorre un provvedimento d'urgenza, piuttosto che una misura volta a frenare e a provocare un brusco rallentamento.

Con le nuove norme, che favoriscono sia la finanza di progetto, sia l'azienda che in seguito potrà contrarre e gestire completamente l'appalto, si è sicuramente fatto un notevole passo in avanti; l'incremento della finanza di progetto l'anno passato è stato un elemento qualificante, e certamente le nuove disposizioni, approvate anche da questa Commissione, hanno fatto sì che tale tipo di finanziamento possa concretizzarsi, nei prossimi anni, quale elemento di sviluppo; sta a noi qualificarne successivamente gli interventi.

Signor viceministro, l'autostrada A27 potrebbe essere finanziata attraverso questo tipo di intervento, e potremmo realiz-

zare anche un completamento, eliminando 180 chilometri di viabilità per raggiungere il centro dell'Europa; al riguardo, vorrei sottolineare che per noi i mercati europei sono indispensabili. Nell'appendice alla sua relazione, inoltre, ho notato che affronta il tema dei lotti 28 e 29 dell'autostrada A28. In tal caso, a mio avviso, occorre parlare solo del lotto 28, poiché il lotto 29 non è stato ancora approvato; pertanto, le chiedo un interessamento in tal senso, proprio perché il lotto 29 deve essere ancora approvato. Le dirò di più: attualmente è bloccato presso la soprintendenza, e con la nuova progettazione, presentata alla regione, potrà essere approvato definitivamente dalla commissione VIA.

È chiaro che occorre anche il parere del Ministero dei beni e delle attività culturali, ed allora credo che occorra una sollecitazione in tal senso, anche nella tempistica: infatti, mancano 4 chilometri, in pratica, per raccordare Trieste con Venezia in strada alternativa.

ERMETE REALACCI. Vorrei chiedere al signor viceministro un chiarimento su una vicenda d'attualità. Ieri è stata resa nota una risposta della Commissione europea ad un esposto presentato da Legambiente in merito ad una serie di questioni che poi, come ho letto in qualche dispaccio di agenzia, erano state erroneamente riferite alla legge Merloni, ma che riguardavano, invece, quelle che per l'Unione europea sono modifiche alla Merloni, e quindi le leggi che variamente sono andate...

MAURIZIO ENZO LUPI. La legge obiettivo.

ERMETE REALACCI. Sì, la legge obiettivo, ed in tale lettera si fa riferimento ad una serie di addebiti che l'Unione europea avrebbe mosso al Governo italiano (tra l'altro, anche per i colleghi che vogliono esaminarlo, ho qui con me il testo).

Sappiamo che la procedura di messa in mora è molto progressiva, e quindi il Governo italiano forse risponderà e

l'Unione europea si dichiarerà soddisfatta della risposta ad una serie di addebiti, e che questo rappresenta il primo passo. Nella lettera inviata a Legambiente sono citati soltanto quelli relativi agli appalti e ai servizi di ingegneria e di architettura « sotto la soglia », tuttavia si fa cenno anche ad altri addebiti. È possibile sapere, allora, quali siano gli altri addebiti (perlomeno nella lettera in questione), oppure il riferimento dell'Unione europea è soltanto a tale questione?

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. A questa domanda posso rispondere subito: ho emesso un comunicato...

MAURIZIO ENZO LUPI. Forse, se l'onorevole Realacci chiarisce anche quali sono le questioni che Legambiente ha sollevato, si capisce se l'Unione europea ha esaurito tutti gli addebiti contestati.

OSVALDO NAPOLI. Voglio associarmi all'intervento del collega Realacci ampliandolo ed includendovi tutto ciò che i giornali affermano oggi; desidero pertanto conoscere anch'io se corrisponde a verità la possibilità di bloccare i lavori.

ERMETE REALACCI. È chiaro che non si tratta di un blocco dei lavori: è una richiesta di messa in mora.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Credo che, da parte mia, sia stato doveroso emettere immediatamente un comunicato ieri, avendo ricevuto però la notizia sul tardi. Innanzitutto, non c'è nessuna osservazione da parte dell'Unione europea per quanto riguarda la legge obiettivo: era stata avanzata una richiesta su sette punti specifici, tuttavia la Commissione ha già ritenuto idonee le osservazioni su tali punti.

C'è un punto che riguarda, invece, la legge n. 166 del 2002 (il collegato sulle infrastrutture) per quanto concerne gli appalti cosiddetti « sotto la soglia » (vale a dire i 100 mila euro), su cui la Comunità europea ha richiesto chiarimenti, ma solo

per quanto concerne il problema della possibilità di trattativa privata sotto i 100 mila euro. Tutto il resto sono solamente illazioni dei giornali, e quindi è giusto che questa Commissione sia informata di tali illazioni.

PRESIDENTE. Praticamente, questa osservazione è sulla legge Merloni.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sulla legge Merloni, e solo su un punto specifico.

ERMETE REALACCI. Può darsi: prendo per buone le sue affermazioni...

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ci siamo premurati ieri sera di telefonare immediatamente a Bruxelles per avere informazioni precise.

ERMETE REALACCI. Le cito testualmente la lettera: « (...) La Commissione ha deciso, nella sua riunione del 17 dicembre 2002, di inviare una lettera di costituzione in mora al Governo italiano in ordine a talune disposizioni della legge n. 109 del 1994 e successive modificazioni ». Tra le disposizioni oggetto di tale lettera, vi è anche quella relativa agli appalti « sotto soglia ». Vorrei sapere quali siano le altre disposizioni, perché si fa riferimento — ripeto — anche a quelle relative agli appalti sottosoglia: si tratta di un errore o ci sono anche altre disposizioni sulla messa in mora ?

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ieri sera il Ministero ha interpellato immediatamente Bruxelles, che ha risposto che la Commissione ha già esaminato ed ha ritenuto idonea con le normative europee la richiesta di sette punti specifici sulla legge obiettivo. Invece, oggi sussiste una richiesta non di messa in mora, ma di chiarimenti su un punto specifico della legge n. 166 del 2002 — che è una modifica della

legge 109 del 1994 — relativa alla questione della trattativa privata sotto i 100 mila euro.

ANTONIO VERRO. Quali erano i rilievi di Legambiente ?

ERMETE REALACCI. I rilievi di Legambiente riguardavano vari punti, incluse le partite sulla procedura di valutazione di impatto ambientale e la questione dell'informazione ai cittadini. Ripeto, nella lettera in questione si parla anche di altri rilievi inviati il 17 dicembre, non di quello che dice lei, signor viceministro.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Erano altri rilievi che sono già stati esaminati.

ERMETE REALACCI. Dal 17 dicembre ad oggi ?

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sono stati già esaminati e ritenuti non recepirli.

NERIO NESI. Vorrei capire cosa intende il Governo quando fa riferimento alla disciplina normativa della figura del *general contractor*. In verità, di tutto ciò il viceministro non ha detto nulla e anche il suo documento contiene poche righe in merito: ne parla soltanto alla fine della pagina 13, dove afferma che il terzo regolamento è in ritardo e che il regime normativo del contraente generale è sostanzialmente diverso da quello dell'appaltatore per la maggiore estensione dell'attività (progettazione, espropriazione, direzione dei lavori) e per la possibilità di fare eseguire in tutto o in parte i lavori a terzi.

In proposito, aspettiamo con ansia le intenzioni del Governo perché il problema del *general contractor*, che preoccupa tutte le persone che si occupano di tali questioni, è stato annunciato dall'esecutivo un anno fa, ma finora non sappiamo esattamente cosa intenda per questo. L'esempio più importante di *general contractor* scaturì nella famigerata TAV sulla Bologna-Firenze e in quel caso si manifestò in

questo modo: il Governo stipulò un contratto con le FS Spa, queste ultime affidarono alla TAV la concessione di progettazione, costruzione e sfruttamento (coincide con quello che intenderebbe fare il Governo) delle infrastrutture, a sua volta la TAV affidò una subconcessione per la progettazione e la costruzione alla FIAT Spa; la FIAT Spa fece un'altra subconcessione alla Cavet Spa, un consorzio nel quale è presente il gruppo FIAT per il 70 per cento, che, a sua volta, affidò i lavori ad una serie di subcontraenti attraverso gare di appalto al massimo ribasso.

Se questo è l'intendimento del Governo — mi permetto di suggerirgli di stare attento perché sappiamo tutti cosa significhi, dal punto di vista economico e giudiziario, il passaggio di una stessa opera per sei mani diverse —, in particolare del ministro delle infrastrutture, abbiamo ragione di essere preoccupati.

FRANCESCO BRUSCO. Ho letto sommariamente il documento e la pagina successiva alla 9 reca una tavola sinottica, dove a sinistra sono elencati una serie di interventi e a destra lo stato attuativo. Nell'ultima di queste enunciazioni (assi autostradali Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Messina) non c'è riferimento allo stato attuativo; inoltre, vorrei capire il riferimento al ponte sullo stretto di Messina e quanto c'è di concreto rispetto al corridoio 8.

MICHELE VIANELLO. Prendiamo atto del *dossier* presentato dal viceministro; naturalmente, il punto fondamentale sarà l'approfondimento nel merito dei regolamenti, perché ne giudicheremo l'effettiva realizzazione. Dato che il regolamento e le modalità di finanziamento sono due punti che si intersecano, pongo subito al viceministro la necessità di approfondire il modo in cui vengono concepiti i regolamenti e, invece, quello con cui qualche mese fa il dottor Siniscalco ci ha spiegato i meccanismi di finanziamento delle grandi opere. Infatti, è evidente che, alla luce delle affermazioni del dottor Siniscalco, la figura del *general contractor* sia abbastanza definita...

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Quella è Infrastrutture Spa...

MICHELE VIANELLO. In quella audizione furono poste due questioni, cioè le vicende di Infrastrutture e di *general contractor*, e giudicheremo successivamente il merito di tali osservazioni. Nel *dossier* date per certa la realizzazione del passante di Mestre, mentre risulta che sia ancora aperta una procedura di infrazione comunitaria: quindi, vorrei capire bene a che punto siamo, perché c'era stata una serie di rassicuranti segnali ma la vicenda risulta ancora aperta.

MAURIZIO ENZO LUPI. Ringrazio il viceministro Martinat per la puntualità con cui la documentazione — che pure ritengo possa costituire oggetto di ulteriore riflessione — ci è stata fornita, consentendoci di approfondire il nostro lavoro e di svolgerlo puntualmente. Espongo innanzitutto una considerazione generale formulando una richiesta legata a taluni fatti di attualità resi noti dagli organi di stampa, a proposito di un aspetto su cui i colleghi intervenuti si sono soffermati e il viceministro Martinat ha risposto puntualmente.

Al di là della forzatura con cui purtroppo si è data ieri diffusione alla notizia, si è giustamente parlato della dovuta cautela che si dovrebbe usare su questi argomenti, perché, a prescindere delle differenti posizioni politiche, quando è in gioco la realizzazione delle grandi infrastrutture del nostro paese, è necessario che tutti agiscano con la massima responsabilità, pur non condividendo l'*iter* e i percorsi intrapresi. È evidente agli occhi di chiunque avesse letto il primo comunicato stampa che il riferimento dell'eventuale contestazione — e lo dico intendendo con ciò sollecitare il Governo a difendere con forza la modifica che il Parlamento ha voluto — non riguardava solamente le grandi opere, ma soprattutto il processo di semplificazione sulle piccole opere per gli enti locali rispetto agli affidamenti di progetti di modesta entità, previsione che abbiamo introdotto con il collegato infra-

strutture alla legge finanziaria. Stiamo parlando di un « sotto-soglia » che è passato da 50 mila a 100 mila euro (quindi circa 200 milioni di vecchie lire), a proposito di un argomento del tutto estraneo alla materia delle grandi opere e della legge obiettivo. Ci muoviamo infatti, in questo caso, ad un altro livello.

A proposito, tuttavia, di quanto richiesto dall'onorevole Realacci, è evidente che se Legambiente muove una serie di osservazioni e l'Unione europea recepisce soltanto queste ultime, vuole dire che, per deduzione logica, tutte le altre osservazioni non sono state puntuali, e che la legge obiettivo complessivamente è stata ritenuta non solo compatibile, ma anche percorribile, e questo per noi vuol dire un ulteriore accoglimento del cammino intrapreso. Sarebbe utile — lo dico per contraltare al Governo e proprio in quanto personalmente convinto della risposta fornita —, informare la Commissione di quanto avvenuto a proposito dei sette punti specifici di contestazione poi risolti, evitando così illazioni su illazioni, e chiarendo la vicenda. Metteremmo in questo modo una pietra sopra alla questione, iniziando concordemente a guardare al futuro, anziché continuare a volgere lo sguardo al passato, come talvolta è costume in un paese in cui ognuno espone le sue legittime contestazioni per poi però dar luogo al rischio che si blocchino i lavori della pubblica amministrazione.

Quindi invitiamo il Governo, anche rispetto alle osservazioni dell'Unione europea, a sostenere quanto il Parlamento con forza — e anche trasversalmente, perché l'innalzamento di soglia non fu appoggiato soltanto dalla maggioranza attuale, ma anche da qualche voto dell'opposizione — ha voluto, difendendo con vigore la bontà di quella scelta. In secondo luogo, preghiamo il Governo di trasmetterci opportuna documentazione in merito, così da rendere tutto oggettivo.

Vorrei fare anche alcune brevissime osservazioni sulla relazione riallacciandomi all'intervento del collega Brusco, a proposito cioè dell'asse autostradale Salerno-Reggio Calabria. Si tratta di una

delle infrastrutture strategiche iscritte nel programma di Governo: ebbene, il fatto che non vi sia riferimento alcuno allo stato attuativo può suscitare certo allarme e perplessità, anche perché in altre occasioni — per parlarci chiaro —, quando il Governo stesso si era presentato per riferire al Parlamento, anche in seguito alla presentazione di interrogazioni e interpellanze, si è proceduto ad informare puntualmente questa Commissione dell'avanzamento dei lavori programmati. Su questo aspetto il viceministro dovrebbe darci delucidazioni.

PRESIDENTE. Ricordo a tutti i colleghi — all'onorevole Lupi in primo luogo — di aver personalmente disposto la distribuzione ai membri della Commissione di uno studio sul monitoraggio dell'andamento delle opere pubbliche, predisposto d'accordo con il Ministero delle infrastrutture. Da questo documento è possibile verificare la crescita dei lavori, soprattutto di cantierizzazione delle opere pubbliche dal 2001 al 2002. Si tratta di materiale di grande interesse, svolgendo un'analisi a tutto campo che riguarda ferrovie, autostrade e strade.

MAURIZIO ENZO LUPI. La ringrazio, signor presidente, di aver toccato un punto su cui intendo svolgere la mia seconda considerazione. Non possiamo non vedere con favore quanto approvato dal Ministero, in concorso con l'ANAS, rispetto al rapporto con le diverse concessionarie autostradali. Finalmente è stata data chiarezza ad una dinamica in cui eventuali incrementi tariffari, o comunque la corresponsione di quanto dovuto alle concessionarie, deve essere assolutamente posposto agli investimenti effettivamente compiuti dalle concessionarie stesse. Se, infatti, da una parte paghiamo lo scotto — come rilevato nella relazione del viceministro — di un'arretratezza infrastrutturale rispetto agli altri paesi europei nella realizzazione di nuove infrastrutture stradali, dall'altro paghiamo anche quello di un ritardo o di un « non sviluppo » rispetto agli impegni che le diverse concessionarie

autostradali si erano assunte relativamente ad investimenti da effettuare negli anni. Quindi, garantire una maggiore funzione di controllo molto più rigida, forte, legandola — come è stato fatto — alla corresponsione degli eventuali aumenti tariffari o di quanto dovuto, mi sembra rispondente ad una logica diretta ad un governo del rapporto con i privati, capace di valorizzare i primi e contemporaneamente far giocare un ruolo forte al settore pubblico.

Vengo dunque all'ultima considerazione. Leggeremo con attenzione i dati riferitici in questa sede, incrociandoli con gli altri dati che la Commissione ha avuto a disposizione. Vi è una considerazione generale da fare in sede di questa audizione, a fronte delle tante polemiche e discussioni tra maggioranza e opposizione, Governo e società civile, rispetto alle minori risorse investite in materia infrastrutturale, e al fatto che non siano partiti i lavori: ebbene, a me sembra che poco alla volta i dati stiano emergendo. Si tratta di rilevazioni del CNEL e dell'osservatorio OICE, cioè documentazioni oggettive e non soggettive, in base alle quali si registra un incremento del 31 per cento di investimenti nei lavori pubblici nel nostro paese.

Non parlo soltanto delle grandi opere, ma anche di quelle intraprese complessivamente da parte di tutto il settore rispetto ad una media in Europa pari a più 12 per cento. Ribadisco che per noi la cosa importante non è tanto o non solo l'entità delle risorse messe a disposizione, alla cui definizione evidentemente hanno concorso anche le scelte dei precedenti Governi, essendo nella natura del lavoro pubblico che questo accada, quanto l'effettività degli investimenti compiuti. Su questo aspetto si gioca la vera partita delle realizzazioni infrastrutturali.

PRESIDENTE. Vorrei ricordare — riallacciandomi a quanto detto dal collega Lupi — che (lo dico per contatti personalmente intrattenuti con il Ministero dell'economia) l'apertura dei cantieri delle opere pubbliche in questo stesso anno dovrebbe garantire un apporto al PIL pari

ad un incremento dello 0,5-0,6 percentuale. Questo è un fatto che, intervenendo in un momento ancora di recessione economica, riveste grande importanza ed interesse.

TINO IANNUZZI. Intervengo molto rapidamente. Nel ringraziare il viceministro del documento trasmessoci (che andrà comunque approfondito e rivisto con particolare attenzione), e ricollegandomi alla parte finale dell'intervento del collega Lupi, debbo esprimere talune considerazioni. Mi pare che su questo punto finale vi sia un balletto di cifre che non ci consente di ricostruire con peculiarità la situazione. Anche ieri è emerso come Assolombarda abbia contestato al Governo la drastica riduzione degli investimenti nel settore delle infrastrutture, citando l'impegno assunto dal Governo stesso all'inizio della legislatura. Si è anche parlato della dotazione finanziaria concreta di 4,7 miliardi di euro contenuta nel collegato alle infrastrutture nella legge n. 166. In seguito a ciò il viceministro Martinat ha peraltro precisato che in realtà il taglio non sarebbe stato del 40 per cento, come asserito da Assolombarda, ma del 6 per cento. Vi è stata poi un'ulteriore indicazione proveniente dall'associazione nazionale costruttori — ribadita anche per le opere cosiddette minori che rimangono completamente ferme, al palo —, unitamente anche alle osservazioni dell'ANCE sulla drastica riduzione di risorse destinate alle infrastrutture incomplete in questi primi due anni: non soltanto sarebbe mancata quella lievitazione indicata, ma addirittura vi sarebbe stata una diminuzione di finanziamenti rispetto al quinquennio precedente, con una diminuzione già nel 2002, rispetto al 2001, dell'1,1 per cento.

Questo è il dato di fondo: il Governo ha scelto un'impostazione della propria politica di infrastrutture estremamente ambiziosa — per non dire faraonica — con un elenco smisurato di priorità ed opere, ma, se le risorse continueranno ad essere carenti, non sarà questo il modo migliore per realizzare quel programma. La valutazione di questa prima fase è, da parte

nostra, nettamente diversa dall'orientamento indicato dal Governo e sostenuto, questa mattina, da esponenti della maggioranza.

Prendiamo atto che finalmente il Governo si appresta a varare i regolamenti per disciplinare i tratti essenziali della figura del *general contractor*, come ha ricordato anche l'onorevole Nesi. La disciplina di questa figura è stata introdotta con il decreto legislativo n. 190 dell'agosto 2002, che ha lasciato aperte questioni delicatissime, rinviandone la soluzione ai regolamenti. Infatti, con la figura del *general contractor* si è operata la scelta politica di realizzare un massiccio trasferimento di competenze e poteri dalla pubblica amministrazione al contraente generale. Trovo che avere ancora incerta la disciplina di qualificazione dei contraenti generali ed il regolamento di gestione degli affidamenti al contraente generale stesso siano lacune gravissime che debbono essere colmate con tempestività.

Il meccanismo ed il procedimento del *general contractor* dovrebbero aver già avuto le prime applicazioni. Interpreto il silenzio piuttosto strano sull'asse autostradale del sud come riferimento alle procedure avviate per la A3 con la sperimentazione degli affidamenti a maxi lotto e quindi di prima applicazione della normativa. Poiché la legge obiettivo è stata varata nel dicembre del 2001, è necessario avere un quadro di regole certe e definite, integrate e coordinate che non lascino ulteriori incertezze ad una figura fortemente innovativa nel nostro ordinamento, attraverso cui si realizza uno spostamento di competenze che, se non affiancata da un sistema normativo robusto ed organico, sarebbe estremamente pericolosa.

Infine, quando è stata approvata (con un'impostazione da noi non condivisa, né allora né oggi), la riforma a « spicchi » di singole parti della cosiddetta legge Merloni con la legge n. 166, è stato preannunciato dal viceministro Martinat (ricordo che in quell'occasione anche altri esponenti autorevoli della maggioranza espressero il medesimo avviso) che il Governo avrebbe operato una rivisitazione generale ed or-

ganica della stessa legge Merloni. Nella pagina 14 del documento da lei consegnato, signor viceministro, vi è un riferimento alla disciplina del *project financing* modificato con la legge n. 166, di cui già si preannuncia un ritocco normativo (anche in questo caso non difficile da prevedere). Vorrei sapere quale sia la posizione del Governo in merito alla ventilata e più volte annunciata presentazione di un progetto di riforma della preesistente legge Merloni.

MARISA ABBONDANZIERI. Sarebbe necessario svolgere una lettura più approfondita del documento consegnato dal viceministro, ma purtroppo i tempi non lo consentono.

Senza volontà di polemica — esprimo un'opinione personale — preciso di non essere particolarmente interessata al pronunciamento dell'Unione europea sulle questioni riguardanti la modifica della legge Merloni. Mi preoccuperebbe se ci si limitasse a ciò, ad una riflessione riguardante soltanto le piccole realizzazioni; su questo aspetto sono d'accordo con il collega Lupi.

Trovo invece necessario segnalare alcuni aspetti. La crescita del numero dei cantieri nell'ambito delle opere pubbliche è importante e fonte di soddisfazione; si tratta di una fase che sta procedendo e ne trarranno vantaggio sia i cittadini sia i territori. Ma sarebbe errato trarre da ciò la conclusione che la legge obiettivo funzioni; il numero dei cantieri è cresciuto e chi ha lavorato per questo obiettivo realizza un importante risultato, ma le modalità di funzionamento della nuova legge Merloni, del regolamento e della legge obiettivo sono ancora da verificare e su ciò ci esprimeremo nei prossimi mesi ed anni.

Il problema maggiore rimane la questione finanziaria, su cui al momento non è possibile realizzare alcuna « operazione verità » basata su riscontri oggettivi. La questione finanziaria è completamente aperta, perché ancora non si sa quale ampiezza avranno le disponibilità finanziarie provenienti da parte dell'Unione europea e da parte dei privati. Si tratta di

un nodo centrale, dato che, se vi saranno i soldi sarà possibile portare a compimento le opere. Inoltre, su tale aspetto ancora si gioca sull'equivoco: quando si afferma che la costruzione del ponte sullo stretto di Messina sarà realizzato a costo zero, per quanto riguarda il bilancio dello Stato, si dice una colossale bugia.

Un aspetto particolarmente importante, che sfugge all'esame di molti, è rappresentato dalla progettazione. Nel nostro paese le progettazioni si stanno realizzando, vi sono gli incarichi, ma nessuno ha conoscenza di chi stia lavorando. Il volume di affari è estremamente elevato, come molto elevato è anche il fenomeno del «collateralismo» politico. Il Parlamento non si sta occupando — né se ne occuperà — di ciò, ma si tratta di una situazione che, quando sarà resa nota, manifesterà aspetti particolarmente rilevanti. Sarebbe importante sapere chi, in questo momento, sta concludendo affari sugli incarichi per la progettazione delle grandi opere.

Infine, il regolamento di qualificazione dei contraenti generali e quello di gestione degli affidamenti a contraente generale sono aspetti molto significativi e mi auguro che alla Commissione sia data la possibilità di realizzare un lavoro adeguato in tempi congrui.

NERIO NESI. Avendo ricoperto la carica di ministro dei lavori pubblici per un anno, tra il 2000 ed il 2001, credo sia mio dovere effettuare una brevissima precisazione a proposito del nodo di Mestre, di cui si è parlato. In quell'anno, presso tutti gli enti territoriali interessati — regione Veneto, province interessate, tra cui quella di Venezia, e comuni — si svolse una grande discussione su come risolvere il tremendo problema del nodo di Mestre. Per questa ragione, spesso mi recai a Venezia. Alla fine, tutti gli organi locali, che non trovavano un accordo tra di loro, decisero di reincaricare il Ministero, attraverso una operazione di centralismo, di presentare una proposta. L'ANAS, all'epoca diretta dal dottor D'Angiolino, mi propose di rivolgermi ad un gruppo di

tecnici, ritenuti esperti nella materia, per effettuare la scelta tra il passante e il tunnel. Come primo tra i tecnici, scegliemmo l'ingegner Lunardi. Ricordo che, insieme a D'Angiolino e ad uno dei massimi dirigenti, attualmente ancora in servizio, il bravissimo ingegner Fontana, ci recammo a Venezia e l'ingegner Lunardi illustrò le ragioni per le quali il tunnel era preferibile al passante. L'ingegner Lunardi, in qualità di tecnico nominato dal Ministero, redasse una relazione, che ritengo sia ancora valida. Devo dare atto a Lunardi di aver mantenuto le stesse posizioni, almeno a quanto mi risulta da ciò che leggo, anche in contrasto con la regione Veneto e con altri. Questa è la verità. Quando ci si riferisce al nodo di Mestre, si richiama una questione di straordinaria importanza. Come cittadino, osservo che sul problema non si progredisce, come non si progredì allora. Credo che tutti dovremmo compiere uno sforzo affinché sia risolto, al di là della esistenza di differenti maggioranze e minoranze locali e nazionali, perché questo è uno dei grandi problemi del paese ed è ancora fermo allo stesso punto, ancora oggi, ad un anno e mezzo di distanza.

PRESIDENTE. Do la parola al viceministro Martinat per la replica.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Cercherò di rispondere a tutti gli interventi. Per quanto riguarda il passante di Mestre, al quale si sono riferiti gli onorevoli Dussin, Vianello e Nesi, è stata scelta la cosiddetta soluzione B, vale a dire di affidarne la realizzazione ai tre concessionari autostradali in parti uguali, perché riguardo alla soluzione iniziale, che prevedeva di incaricare una società nella quale i tre concessionari partecipavano in quote non paritetiche, la Comunità europea ci aveva avvertito che non sarebbe stata approvata. Attraverso *pourparlers* non ufficiali, ci è stato suggerito che non vi sarebbe stato alcun problema, quanto a procedure di infrazione ed altro, ove le quote fossero state paritetiche, come lo sono oggi. In

questo periodo, la pratica giace a Bruxelles e riteniamo che gli impegni verbali assunti a livello di Comunità europea saranno rispettati e che il passante di Mestre possa essere realizzato velocemente, nei modi in cui è stato progettato, vale a dire il cosiddetto passante largo.

Inoltre, onorevole Nesi, come Ministero ribadiamo la volontà di realizzare anche il tunnel, subito dopo.

NERIO NESI. Sia il passante, sia il tunnel?

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Certamente. La Comunità europea (non noi, quindi) afferma che entro i prossimi 9 anni, cioè entro il 2012, ci sarà una crescita dal 30 al 34 per cento del traffico di mezzi, pesanti e leggeri, proprio nell'area del nord-est.

MICHELE VIANELLO. Mi permetta una domanda bruciante, signor viceministro, alla quale le chiedo di rispondere, se può. Lo considerate come una prosecuzione della Romea commerciale? Come lei sa bene, se realizzerete la Romea commerciale, come evidenziato nel documento (io sono d'accordo su questo), e la innesterete sull'attuale nodo, anche nel caso in cui si realizzi il passante, il territorio non resisterebbe. Chi conosce il territorio sa che le due strade lì non arrivano.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Questo è un problema di progettualità.

MICHELE VIANELLO. Circola un'affermazione in base alla quale il tunnel è giustificato come la logica prosecuzione della Romea commerciale. Su questo, onestamente, non avrei niente da dire.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Progettualmente, potrebbe essere un problema di conformità. Il dato certo è che la Comunità europea ha stimato per il 2012, tra nove anni, un aumento di traffico del 30

o 34 per cento ed è altrettanto certo che il cosiddetto passante largo non è sufficiente a risolvere il problema di Mestre, tanto per essere chiari. Quindi, è evidente che bisognerà trovare un'altra soluzione, che può essere benissimo quella del tunnel, sulla quale noi insistiamo, come Ministero.

Per quanto riguarda il *general contractor*, tra meno di un mese ci confronteremo con i regolamenti su questo problema. Come ho già affermato — e lo confermo — torneremo in questa sede, come presso l'omologa Commissione del Senato, per illustrare una relazione, dopo avere incontrato le parti sociali e le altre parti interessate.

PRESIDENTE. Vorrei ricordare che questo impegno a presentare i regolamenti alle Commissioni non è prescritto strettamente dalla legge ma discende dalla sensibilità del Governo ad un corretto rapporto con il Parlamento.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Si tratta di un tema di notevole portata. Pertanto, così come intendiamo confrontarci, doverosamente, con il mondo imprenditoriale e le parti sociali, ritengo altrettanto doveroso, da parte nostra, confrontarci con l'organo più rappresentativo del popolo italiano, il Parlamento. È nostra intenzione dialogare sui temi di grande interesse.

Per quanto riguarda il problema della Salerno-Reggio Calabria, chiedo scusa all'onorevole Brusco poiché, come anch'io ho notato, nel documento che vi ho consegnato, e che mi è stato fornito questa mattina alle 11 dai dirigenti del Ministero, manca la relativa scheda. In proposito, è necessario ribadire che è stato avviato un appalto relativamente al primo mega lotto ed entro la fine di febbraio, o ai primi di marzo, lo sarà quello relativo al secondo mega lotto. Il Governo conferma tutti gli impegni assunti relativamente ai lotti successivi, per i quali dovranno essere effettuate le gare entro quest'anno.

Per quanto riguarda il corridoio 8, esso non rientra nella competenza del Governo

italiano il quale ha un interesse strategico sia al corridoio 5, nella pianura padana, sia allo stesso corridoio 8, per quanto riguarda la parte balcanica, perché sinergico al corridoio 5, ai fini del collegamento tra nord e sud. Infatti, il corridoio 8 assume un'importanza strategica per quel che riguarda l'Italia e non è un problema di interesse esclusivo della parte meridionale del paese.

Ringrazio l'onorevole Lupi per le sue affermazioni ma, non avendo formulato puntuali domande, non ci sono risposte da fornire.

Per quanto riguarda l'onorevole Ianuzzi, il problema sollevato è molto semplice. Sui giornali si leggono alcune affermazioni da me rese, ieri, replicando in un convegno presso l'Assolombarda, che si è protratto per tutto il giorno. Alcuni giornali hanno riportato soltanto una affermazione — e non l'intero discorso, che non intendo ripetere in questa sede — da me resa di fronte alle accuse dell'Assolombarda che, come ho detto ieri e come ripeto oggi, ritengo false circa la riduzione dei finanziamenti per gli investimenti nella misura del 40 per cento. Così non è. Smentito dagli stessi tecnici, da Gamberale al responsabile delle ferrovie e a tutti gli altri partecipanti.

Sulle forme di investimenti, ieri ho affermato che il Governo ha messo a disposizione il 6 per cento in meno rispetto al 2003, per le note vicende.

Inoltre, ho sostenuto che ringrazio la sinistra, che ha governato in questi cinque anni, perché ha tassato gli italiani ma non ha speso i soldi derivanti da tali tasse. Così facendo ci ha lasciato dei fondi che, anche se certamente inflazionati, sono comunque molti. Oggi — come afferma l'OICE e come si sostiene nella relazione che vi è stata trasmessa — stiamo spendendo molto di più di quanto abbiamo tolto agli italiani, perché negli anni passati sono stati già prelevati soldi agli italiani senza poi spenderli. Quindi oggi stiamo spendendo quei fondi derivanti dalle tasse che negli anni passati i Governi di sinistra hanno prelevato ma non hanno speso. Pertanto vi ringrazio ancora pubblicamente per ciò

che avete fatto permettendoci, in una situazione di crisi mondiale, di poter realizzare gli investimenti che voi non avete realizzato.

Sul problema della « Merloni *quater* », « Merloni *quinquies* » o quant'altro, ribadisco che il Governo ha intenzione di dar luogo — in accordo con il Parlamento — ad una ulteriore e radicale modifica della legge Merloni e cambiarla completamente. Al riguardo sono già state presentate dai vari gruppi politici delle proposte di legge; anche il Governo ha dichiarato la sua disponibilità a predisporre un proprio testo e, qualora non si riuscisse in questo obiettivo nei tempi tecnici a disposizione (è necessario un regolamento, eccetera), invito il presidente Armani a procedere con l'esame dei testi di legge già depositati ed il Governo svolgerà comunque la sua parte fornendo il parere su quest'ulteriore modifica della legge Merloni.

Affronto infine i temi sollevati dall'onorevole Abbondanzieri, in particolare il problema dei progettisti. Se l'onorevole presenterà una regolare interrogazione risponderò personalmente, e nel modo corretto, sul tema delle progettazioni in base alle quali vengono realizzati, a norma di legge, tutti i regolari bandi di gara e poi assegnati gli incarichi a coloro che si aggiudicano queste gare. Certamente ci sarà qualcuno più bravo, o con più *curricula*, che vince più gare di qualcun altro. E forse ci sarà qualcuno che ieri vinceva molte gare ma oggi si è dimostrato meno bravo e ne vince qualcuna in meno; a mio avviso ciò è forse dovuto ad un problema di capacità progettuale o al modo diverso di considerare la progettazione oggi, forse più avanzato rispetto a chi realizzava delle strutture in modo sbagliato, con delle costruzioni magari un po' troppo « quadrate »: adesso è necessaria una progettazione dell'opera pubblica che tenga conto anche del *design*...

MARISA ABBONDANZIERI. Le risposte del viceministro mi bastano ed avanzano... Ha confermato tutto ciò che pensavo.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Onorevole Abbondanzieri, presenti delle interrogazioni e le risponderò fornendole anche l'elenco dei progettisti...

MARISA ABBONDANZIERI. Va bene.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non ho l'elenco dei progettisti ma glielo farò avere.

PRESIDENTE. In conclusione di questa audizione, accolgo l'invito del viceministro relativamente ai progetti di riforma della legge Merloni. Sono già state presentate delle proposte di legge e so che anche il collega Lupi sta lavorando in tal senso; credo quindi che la scadenza di fine

febbraio sia un termine consono. Se entro tale data il Governo non avrà presentato una sua proposta per una modifica sostanziale della legge Merloni, procederemo all'esame congiunto delle proposte già depositate.

Ringrazio i presenti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12,45.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 10 marzo 2003.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO