

nude e crude, le cifre che lei oggi ha citato, signor ministro. Queste cifre le abbiamo sempre tratte - anche per la nostra discussione, a volte polemica, con la maggioranza di allora - dall'analisi obiettiva circa la mancanza delle risorse necessarie. La Corte costituzionale aveva sottolineato la crescente difficoltà di rapporto tra Governo e regioni riguardo alle materie di competenza concorrente e ad alcuni elementi particolari inerenti la legge obiettivo. Faccio riferimento alla valutazione di impatto ambientale strategico, uno degli elementi che in qualche modo ha rallentato e acceso i contenziosi tra le regioni e il Governo centrale.

Alcuni elementi riguardano la questione di impianto generale e, dal nostro punto di vista, sono fondamentali per ripartire con riferimenti molto netti e certezze rispetto alle risorse da reperire, ma anche da destinare ulteriormente.

Vorrei sapere con maggiore nettezza qual è il giudizio dell'opposizione di oggi sull'operato dell'Anas e sulla necessità di fare il punto della situazione prima che il Ministero dell'economia - come tutti ci auguriamo - reperisca le risorse riaffidandole a quel *management*, con quella impostazione, per far ripartire i cantieri. Spesso ci siamo ritrovati impelagati in una discussione che alla fine non ha prodotto niente, semmai ha amplificato alcune delle difficoltà che lei oggi ha sottolineato.

Altri argomenti che cito solamente, ma di cui credo dovremo tornare a parlare, riguardano la legislazione urbanistica, il governo del territorio, la pianificazione - rispetto ai quali la discussione in Parlamento è stata ampia, ma vorremmo riaffrontarli con gli enti locali, i territori e soprattutto con le regioni - e la casa. Reiteratamente, nel corso della passata legislatura, abbiamo fatto riferimento al tema della riqualificazione urbana, dell'edilizia e della casa, che consideriamo una questione sociale che darebbe grande contributo allo sviluppo economico, nonché alla riqualificazione.

Penso che avremo modo di tornare con più precisione su questi argomenti.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Facciamo a capirci: mi avete detto che bisognava svolgere una serie di relazioni e quindi sto facendo una presa d'atto. Se mi dite che dobbiamo parlare della casa, possiamo anche fissare tre giornate alla settimana per affrontare la questione.

Ha ragione l'onorevole Lupi quando dice che bisogna parlare di un programma. Per farlo, però, il primo passo è lo stato di fatto, altrimenti come faccio a fare un progetto?

Se vogliamo parlare della casa e di quant'altro, abbiamo bisogno di otto ore.

RAFFAELLA MARIANI. Era un elenco di temi che volevamo lasciare agli atti e che ci interessano.

PRESIDENTE. Appunto perché sta ascoltando...

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Vi chiedo di avere otto ore di tempo a disposizione, non di andarmene via.

PRESIDENTE. No, signor ministro. La collega Mariani ha solo elencato degli argomenti di futuri confronti. Il tema è molto ampio.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Io sono disposto a rimanere qui anche per otto ore, ma non mi si deve dire che non ho parlato di alcuni temi.

PRESIDENTE. Credo che sia chiaro il senso delle materie elencate dalla collega Mariani: riguardano temi futuri da approfondire inerenti la politica di questa Commissione e del Ministero.

Approfito dell'interruzione per ricordare che proseguiremo dando la parola ai colleghi che rappresentano i vari gruppi e successivamente interverranno gli altri colleghi che ne hanno fatto richiesta.

Chiedo al ministro - e credo che sia nell'interesse della Commissione - se fosse possibile, rispetto alla presa d'atto fatta oggi con dovizia di dati, prevedere che nel

DPEF sia inserito un elenco di priorità, con il reperimento delle risorse necessarie. Il prossimo passaggio sarà il documento di programmazione economica e finanziaria e credo, signor ministro, che sia utile per il Paese, per lei e per noi che vi sia contenuto un elenco delle priorità sul quale il Parlamento possa confrontarsi.

GUIDO DUSSIN. Ho preso atto che siamo qui per analizzare lo stato di fatto e in parte per l'analisi storica. Chiediamo quali sono le tendenze e le potenzialità del Paese. Come Lega Nord, siamo sicuramente più interessati alle opere del nord. Le faccio, a tal proposito, una domanda: quali opere intende maggiormente sviluppare e qual è la situazione di alcune opere importanti, con particolare riferimento a quelle più strategiche? Nel merito entreremo nel corso dei prossimi incontri con i viceministri o chi per loro.

Per quanto riguarda le cose che non costano — ci saranno pure cose che il Ministero dovrà fare e non hanno costi — il ministro cosa intende fare? Fatta questa analisi e rinvenuta l'esistenza di buchi nei bilanci e della mancanza di soldi, di cui prendiamo atto, cosa si intende fare sulle cose che non prevedono costi? Mi riferisco, in particolare, alla normativa e ai temi citati dai miei colleghi. Badi bene, non voglio sollecitarla a parlare in questa occasione di tutti questi argomenti. Io sono disponibile a rimanere in questa sede per otto ore e ben vengano incontri con lei o con i suoi viceministri in più occasioni: in questa prima fase abbiamo bisogno di un confronto per capire le nuove linee guida che intende portare avanti. Vogliamo anche sapere come sarà supportato: a parte il primo periodo in cui dovremo coprire questa situazione, poi dovremo capire quale sarà la tendenza successiva e, quindi, le potenzialità del Paese.

Da parte mia rimane la volontà di comprendere l'azione strategica che si intende perseguire sui vari temi. Ci confronteremo nelle prossime occasioni; da parte nostra vi è la massima disponibilità al dialogo, affinché si possano portare a termine alcune opere fondamentali — lo

dico chiaramente — che sono ferme da anni, in particolar modo in alcuni territori.

PRESIDENTE. Penso che nello spirito di questa Commissione faremo di tutto per procedere nella direzione da lei auspicata, onorevole Dussin.

ANGELO PICANO. Il ministro oggi ci ha fornito una fotografia esatta dello stato dei lavori delle Ferrovie e dell'Anas. Il documento di programmazione economica e finanziaria ci permetterà di affrontare una discussione più ampia sulla strategia del Ministero, che svolge un ruolo chiave per la modernizzazione del Paese.

La prima cosa che mi sento di dire è che il mio partito è impegnato, sia nell'assestamento di bilancio, sia nella discussione della legge finanziaria, al reperimento di risorse che possano finanziarie le iniziative messe in cantiere, dopo aver valutato le priorità con cui portare avanti i lavori.

La seconda osservazione sulla quale richiamo l'attenzione del ministro è la seguente. Mi giunge voce che in Francia, in Spagna e in altri paesi europei il costo della costruzione delle ferrovie a chilometro sia di un terzo rispetto ai costi del nostro Paese. Mentre l'Italia spende 75 miliardi di euro a chilometro, la Francia ne spenderebbe 15. Questo potrebbe essere spiegato con l'orografia del territorio: l'Italia è un Paese montagnoso, gli altri paesi sono diversi. Credo che andrebbe posta l'attenzione su questi aspetti per individuare le strozzature, le anomalie e le procedure, anche legislative e normative, che impediscono un maggiore risparmio.

In terzo luogo, ci rendiamo conto delle risorse ingenti che servono a modernizzare il Paese, ma anche della difficoltà a reperirle. Allora, perché non pensare a una formula delle concessioni nella costruzione di grandi opere che faccia sì che il capitale interno e internazionale si impegni in queste costruzioni, in modo da esentare lo Stato dall'intervenire direttamente? Potrebbe trattarsi di concessioni trentennali, quarantennali o cinquanten-

nali, finché l'opera realizzata non diventi di proprietà pubblica.

In questo modo, per analogia a quanto è stato fatto in altri paesi europei, potremmo accelerare la modernizzazione del Paese e dotarlo delle infrastrutture più che mai necessarie per competere sui mercati internazionali.

LELLO DI GIOIA. La ringrazio, presidente, dell'opportunità che ci ha dato di ascoltare il ministro. Voglio ringraziare anche il ministro Di Pietro, non soltanto perché si è reso disponibile a restare qui per otto o nove ore. Sappiamo benissimo che egli è uno stakanovista e, quindi, non avrebbe problemi a restare qui a discutere della situazione infrastrutturale del nostro paese. Lo voglio ringraziare perché ha messo questa Commissione in condizione di valutare attentamente e con grande serenità la situazione economica relativa alle grandi opere infrastrutturali, la situazione dell'Anas e delle Ferrovie. Credo che questo sia propedeutico a qualsiasi ragionamento di programmazione futura, che andrà sviluppata con il Ministero interessato.

Esprimo una prima considerazione con molta umiltà, ma anche con grande fermezza nei riguardi dei colleghi sia della maggioranza sia dell'opposizione. Come ha già fatto il nostro presidente, riconfermo e sottolineo che questa Commissione opererà come ha fatto nel corso della passata legislatura: in maniera *bipartisan*, discutendo in modo sereno e serio, per il bene comune del nostro Paese.

La riflessione che volevo fare è la seguente. Vi pare possibile tracciare le linee programmatiche di un Ministero nel momento in cui non disponiamo dei dati? Il ministro oggi ha presentato la situazione con dovizia di particolari. Non vi è alcuna polemica: i dati sono questioni asettiche che devono farci riflettere con grande attenzione su cosa dobbiamo fare e su come dobbiamo programmare il futuro. Ebbene, da questi dati emerge una significativa situazione: c'è un problema che

riguarda RFI e un altro che concerne l'Anas e gli interventi sulle grandi opere pubbliche.

La questione che ci dobbiamo porre - e che giustamente il ministro ha posto - è come sia possibile riattivare quei cantieri che oggi sono fermi, per il semplice fatto che non vi sono disponibilità finanziarie. Aggiungerei che moltissime aziende rischiano di fallire perché i pagamenti sono enormemente ritardati da parte degli organi competenti. Inoltre, molte arterie importanti della nostra realtà nazionale sono bloccate perché ad oggi non vi sono disponibilità finanziarie, in quanto la differenza è di circa 3,5 miliardi di euro.

Al di là della solerzia che il ministro ha avuto nel sottolineare al Ministero dell'economia la necessità di reperire questi fondi per riattivare il sistema degli appalti, e delle opere da completare, credo che sia necessario che nei prossimi giorni - e il ministro ha rimarcato la sua disponibilità nel suo intervento iniziale - vengano discusse le priorità da dare agli interventi da realizzare e le linee programmatiche del Ministero, nel momento in cui vi sarà la possibilità reale di coprire un buco esistente.

Diventa difficile ragionare sulle prospettive, se non vi è la possibilità di guardare a quello che già esiste. Credo che dobbiamo ragionare con estrema realtà sulla situazione economica che stiamo attraversando: come è emerso anche nell'audizione con il ministro dell'economia, non mi pare che i dati siano estremamente confortevoli. Anzi, si tratta di dati estremamente negativi, che ci devono far preoccupare e che ci devono spingere a costruire un rapporto forte, intenso e sistematico con il Ministero delle infrastrutture per capire come vogliamo muoverci nel prossimo futuro.

Avviandomi alle conclusioni, vorrei esprimere alcune considerazioni molto tranquille nei riguardi del collega Lupi. Non è vero che questa maggioranza non abbia una sua idea dello sviluppo infrastrutturale. È una maggioranza che ha la stessa idea. Non è qui necessario ribadire che abbiamo sottoscritto tutti un pro-

gramma e che sappiamo quello che dobbiamo fare. Sappiamo tutti che questo paese necessita di una grande rete di infrastrutturazione, così come sappiamo che lo sviluppo passa attraverso una modernizzazione di tali infrastrutture.

Non penso, quindi, che vi saranno delle difficoltà da parte di questa maggioranza nell'affrontare e risolvere le questioni che ci verranno poste, nella misura in cui avremo le risorse per risolverle.

Signor ministro, in questa legislatura dobbiamo caratterizzarci per dati certi. Dobbiamo avere la capacità di aprire i cantieri, sapendo che nel momento in cui si aprono essi debbono essere portati a conclusione. Dobbiamo avere poste di bilancio che ci consentano di completare le opere. Sono convinto - e ne approfitto per ringraziarla ancora - che riusciremo a raggiungere questo obiettivo.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Posso intervenire in replica dopo i rappresentanti dei gruppi?

PRESIDENTE. Il ministro è qui da più di due ore e lo ringrazio per la disponibilità. Se fosse possibile, chiedo ai colleghi iscritti a parlare di limitarsi a porre la questione in un minuto.

AURELIO SALVATORE MISITI. Ho ascoltato la relazione del ministro e la ritengo molto realistica. Sono completamente d'accordo con l'obiezione mossa dall'onorevole Stradella: prima di pronunciarsi nel merito delle questioni sollevate, sarebbe bene che studiassimo i dati che il ministro ci ha fornito. Il confronto, onorevole Lupi, si può fare solo dopo la conoscenza. Oggi abbiamo già « tanta carne al fuoco » ed è bene elaborarla, farci un'idea precisa, dopodiché, il ministro e i suoi viceministri verranno a dirci cosa vorranno fare da qui in avanti.

Badate che il piano nazionale dei trasporti non si può attuare in una legislatura, ma ne servono tre, quattro o cinque. Bisogna stare attenti a fare polemiche che, da qualunque parte provengano, in questo caso sono fuori luogo.

Ho molto apprezzato anche le brevissime e immediate relazioni, ancora *in nuce*, sull'incidente verificatosi in Sicilia. Quell'incidente deve essere analizzato molto bene, in modo che tali eventi non si ripetano. Forse non tutti lo sanno, ma incidenti del genere sono più frequenti di quanto si pensi. Si tratta di incidenti fortunatamente senza morti, che avvengono in diversi cantieri. Sfortunatamente questa volta ci sono stati morti e feriti ed è apparsa evidente la necessità di darne risalto. Bisogna, però, stare attenti a fare facili semplificazioni. Si dice che bisogna cambiare la legge sugli appalti perché si sono verificati degli incidenti. Mi sembra un collegamento un po' strano. La sciagura è stata causata da questioni tecniche. Quindi, facciamo attenzione alle semplificazioni. Bene ha fatto il ministro a dirci che sono le primissime considerazioni delle due commissioni e che verificheremo poi cosa emergerà.

Vengo alla questione Autostrade-Abertis. Mi sembra che la Commissione sia in sintonia con il ministro e probabilmente anche con i ministri dell'economia e delle attività produttive. Ritengo che si stia procedendo molto bene: la questione Autostrade-Abertis è legata al futuro dello sviluppo dell'infrastrutturazione del paese. Non è un fatto secondario avere o meno due miliardi di euro per infrastrutture autostradali in più o comunque per infrastrutture necessarie, soprattutto per le zone difficili del nostro territorio. Non solo per il passato, ma anche per il futuro, dobbiamo far sì che chi ha la concessione debba continuare a svolgere questo ruolo e a realizzare infrastrutture con i fondi disponibili.

Infine, vi è la questione dei fondi. Anche in questo caso, dobbiamo stare attenti alle semplificazioni. Come dicevo, per qualsiasi maggioranza è impossibile realizzare un piano di grandi opere pubbliche in cinque anni e tantomeno si possono cambiare o stravolgere i piani ogni cinque anni. Apprezzo molto il discorso del ministro di « non buttare il bambino con l'acqua sporca »: dobbiamo distinguere tra le opere che vanno bene,

che ci convincono e che si possono realizzare, e quelle che possono essere accantonate ma - badate - solo per rinviarne la realizzazione, perché meno urgenti. Si è parlato di priorità, un dato che mi sembra effettivamente buono.

Bisogna poi distinguere tra i fondi: vi sono quelli del Tesoro e quelli che provengono da altre attività. Ad esempio, i fondi per investimenti pubblici sono diversi da quelli per la realizzazione di opere pubbliche senza ritorno o con un ritorno non considerato. Investimenti pubblici o privati in grandi opere devono avere un ritorno. Se va via un investimento che ha un ritorno al sud e si trova lo stesso investimento in un'altra zona del Paese con maggiore ritorno, ciò significa depauperare il sud. Stiamo attenti, quindi, anche alle questioni della distinzione dei fondi.

Infine, i fondi sono necessari per l'anno in corso. Si dice che i fondi necessari sono, ad esempio, 5 miliardi di euro. Tuttavia, se l'Anas o le Ferrovie dello Stato fossero in grado di spendere 6 miliardi di euro in un anno, a quei dirigenti darei il premio Nobel. Nemmeno un quarto dei fondi si possono spendere in un anno: i fondi servono nel corso di tanti trienni o quinquenni per realizzare le opere. I piani nazionali dei trasporti sono, come minimo, decennali. È chiaro che sui fondi le esigenze che sono state poste vanno riviste in un quadro di programmazione.

Come è avvenuto per la riforma della Costituzione, ogni maggioranza non può fare il proprio piano dei trasporti, che dovrebbe essere di lungo termine, da realizzare in tempi realistici e non immaginari.

PAOLO CACCIARI. Sarò rapidissimo perché credo anch'io che bisognerà studiare bene i dati. Mi pare che l'incontro di oggi sia inevitabilmente interlocutorio. Lancerò solo dei *flash*.

Da quanto diceva il ministro oggi e l'altro giorno, mi pare di capire che non si tratta soltanto di una crisi di cassa e neanche solo di una crisi finanziaria. Come dice il direttore generale dimissio-

nario dell'Anas, l'azienda è fuori controllo. Essendo questa l'azienda che dovrebbe controllare, mi pare che la crisi sia del sistema nel suo complesso.

Nella scorsa audizione il ministro parlava di « *mission* » contraddittoria, ibrida, dell'Anas. La domanda nasce spontanea: c'è un'idea, un progetto da parte del suo Ministero o del Governo per superare questa crisi di sistema del trasporto?

Vengo alla seconda questione. Siamo tutti molto interessati all'apertura dei cantieri, però siamo altrettanto interessati allo svolgimento dei servizi ordinari esistenti. Tanto per rimanere al sud, leggevo che le Ferrovie dello Stato stanno cancellando il servizio di alcuni traghetti per il collegamento con le isole. Abbiamo assistito tutti alle proteste quotidiane dei pendolari e degli utenti abituali per lo stato di manutenzione della rete e dei servizi. Capisco che ci sia stata la divisione dei compiti tra i due Ministeri, però credo che la nostra gente chieda una risposta non secondo le specifiche competenze, ma di sistema. Ritengo, quindi, che dovrete fare uno sforzo maggiore di coordinamento tra i due Ministeri in modo da dare risposte complete.

Inoltre, bisognerà capire le ragioni di questa crisi finanziaria e di cassa: o il *management* dell'Anas ha un po' « imbrogliato » le carte e forse lo ha fatto anche qualche referente ministeriale nei passati anni, oppure c'è stato un errore di valutazione, di eccessiva fiducia sui *project financing*. Ricordo alcune di quelle opere che vi erano iscritte: all'inizio si partiva senza oneri in carico per lo Stato; andando avanti di qualche anno, l'onere è diventato di un terzo, poi della metà e ancora di più della metà. Bisogna, dunque, capire bene se si è trattato solo di una confusione oppure se ci sono state delle valutazioni errate.

Infine, una riflessione che dovrà essere fatta di concerto con il Ministero dell'economia: come si rimettono in moto questi cantieri? Siamo proprio sicuri che debbano essere tutti a carico della fiscalità generale, ancora una volta, oppure si possono rimettere in campo delle idee realistiche, non del tipo *finance project*? Lei

parlava di minipedaggi, ad esempio; in altri posti del mondo si chiamano « tasse di scopo ». Diciamolo chiaramente, signor ministro, sempre alla luce del discorso di collegamento tra i ministeri, la politica deve dare una risposta globale: alcune di queste opere stanno rendendo miliardi di utili a cacciatori di terre e speculatori immobiliari che, all'uscita di ogni casello e di ogni nuovo raccordo, realizzano milioni di metri cubi di capannoni, centri commerciali e così via, grazie ai vantaggi localizzativi che queste nuove opere producono. È molto buffo che tutta la finanza pubblica si stia indebitando, mentre alcuni furbetti che la vedono più lunga riescono a ottenere varianti urbanistiche nei comuni sotto casa, che grazie a queste nuove opere, che non sappiamo come finanziare, si stanno arricchendo.

Bisogna avere una capacità di progettazione e di programmazione che non sia legata solo alla quantità di traffico che porta ciascuna tratta stradale, ma anche agli effetti e alle ricadute economiche che essa può avere.

**PRESIDENTE.** Dobbiamo individuare un metodo di lavoro. È necessario dare al ministro il tempo per la replica, ricordando che alle ore 14 deve essere in Senato.

Pertanto, avendo ancora tre interventi dei gruppi, in ogni caso alle 13,30 darò la parola al ministro per la replica. Se i colleghi che intervengono a nome dei gruppi riescono ad essere contenuti, possiamo lasciare spazio a coloro che si sono iscritti a parlare.

**PIETRO ARMANI.** Per quanto riguarda i problemi di programmazione mi richiamo a quanto detto dal collega Lupi. Aspettiamo che in occasione della presentazione del DPEF - visto che per legge in allegato ad esso dovrà essere inserito l'elenco delle opere da programmare e da effettuare nell'arco di durata e di vigenza del DPEF stesso - vi sia una strategia di priorità per queste opere. Mi rimetto, dunque, a ciò che esamineremo al momento della presentazione del DPEF. In

quell'occasione svolgeremo l'analisi che lo stesso ministro ha rinviato, avendoci fornito oggi una documentazione che dovremo verificare.

Per quanto riguarda lo « spacchettamento » tra infrastrutture e trasporti, le auguro, ministro, che esso non determini sovrapposizioni e conflitti di competenza. La riforma dei ministeri era stata fatta dal ministro Bassanini; ora avete spaccato in varie parti alcuni ministeri precedentemente accorpati. A mio avviso, il collegamento tra infrastrutture e trasporti era abbastanza razionale. Le faccio quindi tanti auguri, sperando che riesca a evitare sovrapposizioni e conflitti di competenza con il suo collega dei trasporti.

Non basta dire: « io faccio le opere e il ministro dei trasporti si preoccupa della movimentazione dei treni o dei TIR sulle strade ». Credo che questo sarà uno dei problemi sui quali ella, signor ministro, avrà da riflettere e soprattutto da confrontarsi con il suo collega dei trasporti.

Per quanto riguarda l'Anas, lei ha giustamente ricordato la storia della sua trasformazione da ente di diritto pubblico in società per azioni. Tuttavia, lo scopo della trasformazione dell'Anas in SpA era di farla uscire dall'area della finanza pubblica. Come lei sa, in base ad una direttiva dell'Unione europea, si esce dall'area della finanza pubblica se il 50 per cento dei ricavi è effettuato al di fuori dei conti dello Stato. Nell'ottica di far uscire questa struttura dall'area finanza pubblica, che è fortemente gravata da oneri e da vincoli che talvolta risalgono a tempi molto lontani - mi riferisco all'ammontare del debito pubblico - occorre che la SpA avesse una sua autonomia di finanziamento e un capitale adeguato. Da lì è nata la questione dei residui: quanta parte era effettivamente disponibile e quanta, viceversa, era vincolata agli impegni effettuati o in via di realizzazione.

Lei non l'ha ricordato - io come ex presidente di questa Commissione lo ricordo bene - ma vi era il problema del contenzioso. C'era una marea di contenzioso con le ditte appaltatrici sul quale c'era una nebbia assoluta, nel senso che

non si sapeva l'ammontare effettivo di questo contenzioso, quanto potesse risolversi e con quali oneri per l'Anas, una volta arrivati all'arbitrato. Tuttavia, l'Anas aveva — ed ha — un capitale molto consistente. Basta pensare ai terreni, alle case cantoniere, ai cartelloni pubblicitari e agli accessi alle strade. Se si mettesse a reddito tutto questo patrimonio, il problema sarebbe risolto. Inizialmente, addirittura, non si conosceva neanche il numero delle case cantoniere esistenti e quanti erano gli accessi che potevano essere messi a valore economico. Credo che questo tipo di analisi sia stata compiuta e che vi siano dei dati a disposizione.

Successivamente, nel 2005, in collegamento con la legge finanziaria dello stesso anno, fu varato — come ricorderà il collega Realacci — un decreto legge con cui l'Anas fu divisa in due parti. Una società doveva occuparsi della manutenzione normale delle strade e presumibilmente avrebbe dovuto gravare quasi interamente sull'area della finanza pubblica, ancorché mettendo a valore economico gli accessi, la cartellonistica, le case cantoniere e così via. Per l'altra società, invece, l'Anas si univa al capitale privato per la gestione di concessioni autostradali in prospettiva del completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, Orte-Venezia e così via. Nell'ambito di quest'ultima società rientra l'accordo sull'autostrada Asti-Cuneo che — come lei sa — è in gestione mista fra Anas e privati. Indipendentemente dagli 1,1 miliardi di euro necessari per completare i lavori entro il 2006, credo che la struttura di separazione tra Anas statale e Anas in accordo con i privati sia da valorizzare, ai fini del fatto che dobbiamo eseguire tante opere, sia pure scaglionate nel tempo, impiegando tanti soldi, quindi con la necessità di coinvolgere il capitale privato.

In ultimo, in riferimento alla questione Autostrada-Abertis, il ministro ha detto di aver chiesto il parere del Consiglio di Stato e ha fatto bene. Il Consiglio di Stato le ha risposto che lei ha diritto a dare una autorizzazione, però ha aggiunto che c'è qualcuno che deve richiederla. Si presume che sia Autostrade *holding*, o addirittura

Autostrada per l'Italia, la sottostante all'*holding*, a doverlo fare. Tuttavia, cosa accadrebbe se questa richiesta non vi fosse? Il Ministero deve intervenire, sulla base del parere del Consiglio di Stato.

GIACOMO DE ANGELIS. Sarò velocissimo: porrò solo due questioni relative a due punti specifici. Credo che abbia fatto bene, e ringrazio il ministro per l'ampia relazione...

PRESIDENTE. Chiedo scusa se la interrompo. C'è un'organizzazione con cui dovremo confrontarci, perché i gruppi sono aumentati numericamente. Se questo può consolare il collega Napoli, faccio notare che il gruppo dell'Ulivo, che è il doppio di quello di Forza Italia come dimensioni, ha svolto un solo intervento.

GIACOMO DE ANGELIS. Credo che, su quest'ultima considerazione, il presidente dovrà trovare il modo di organizzare il lavoro con tutti noi. Nessuno si sottrarrà alla responsabilità di trovare il metodo con cui procedere nei lavori.

Poiché si tratta di un'audizione importante, vorrei ringraziare il ministro anche per i dati che ci ha fornito. Esprimo però una preoccupazione: se da un lato è importante che si sappia di cosa stiamo parlando, dello stato dell'arte, dall'altra parte la invito a fare attenzione al dopo. Ricordo bene quando è stato detto che l'Italia sarebbe stata un grande cantiere unico, che si sarebbe costruito dappertutto. Facciamo attenzione: questo messaggio è passato tra le popolazioni. Da tutte le parti si è pensato, progettato e si è andati avanti sull'ipotesi di realizzare progetti. Sui territori vi è molta attesa, quindi dovremo spiegare bene la situazione.

Per questo motivo apprezzo il suo punto di vista iniziale, ma allo stesso tempo dovremmo dire qual è lo stato dell'arte, sottolineando l'incapacità di realizzare queste opere e di scegliere tra loro: ecco la scelta strategica. Le chiedo anche che tipo di contributo questa Commissione può dare nel rapporto diretto con l'ese-

cutivo nazionale. Credo che i passaggi ulteriori, dopo questa prima discussione, debbano vertere essenzialmente sulle grandi scelte strategiche che dovremo compiere, anche in tempi diversificati.

Ringrazio poi il ministro per aver relazionato in modo abbastanza dettagliato sull'incidente che si è verificato in Sicilia. È vero - e voglio dirlo anche ad un collega che è intervenuto prima - non dobbiamo creare allarmismo; però, attenzione, l'indifferenza uccide anche di più. In questo caso ci troviamo di fronte ad un morto e a diversi feriti, mentre in altre occasioni non vi sono stati incidenti mortali, però questo deve essere un punto d'onore per noi parlamentari e per il Governo. Signor ministro, considerato che c'è già stata un'esperienza analoga in Senato nella precedente legislatura, le chiedo se non sia il caso di istituire una Commissione d'inchiesta sulla questione della realizzazione dei progetti e degli appalti, in modo che si svolga una verifica e un controllo su ciò che succede, visto che i casi di cui abbiamo cognizione da diverso tempo non sono isolati, ma numerosi.

**GRAZIA FRANCESCATO.** Per fare contento l'onorevole Napoli farò un *flash* di un minuto. Per prima cosa, non riteniamo affatto che il ministro Di Pietro abbia sollevato un polverone o che sia stato confuso. In realtà, egli ha fatto una ricognizione capillare e forzatamente complicata dello stato dell'arte. Direi che è uno stato di confusione non casuale, che quasi sembra voglia coprire una sorta di « gioco delle tre carte ». Questa situazione finanziaria, che sicuramente è più grave di quella che ci aspettavamo, non ci stupisce più di tanto. Noi siamo « Cassandre istituzionali »: avevamo suonato molti campanelli di allarme e, quindi, non siamo colti di sorpresa, anche se la situazione è molto più grave del previsto e non si risolverà soltanto procedendo con il commissariamento dell'Anas, che comunque sembra essere un passo logico. Condivido la preoccupazione del collega Cacciari: non appare soltanto una crisi di cassa o finanziaria, ma una crisi del sistema nel

suo complesso. Il problema, signor ministro, è capire come superare questo *impasse*. Al di là del commissariamento, avviamo un progetto per affrontare questa crisi di sistema.

Di fronte a questa mancanza di fondi - mi verrebbe da dire che « non c'è trippa per gatti » - siamo costretti a mettere in primo piano le priorità, le scelte da compiere, cioè il lavoro che dovrà fare questa Commissione. Non si tratta di riaprire tutti i cantieri indiscriminatamente e di riempire l'Italia di opere pubbliche, ma di realizzare quelle utili, quando e laddove lo siano realmente.

Ritengo necessario far presente a tutti che non partiamo da zero. Abbiamo un programma dell'Unione, su cui abbiamo lavorato insieme in maniera molto approfondita, che stabilisce queste priorità. Il problema è quali di queste priorità potremo onorare con l'attuale situazione finanziaria, cioè fino a che punto potremo attuare il nostro programma. È su questo che dovremo insieme stabilire le priorità.

Per quanto riguarda il Codice degli appalti, avevamo chiesto di sospendere l'efficacia delle norme previste dal nuovo Codice per correggere i punti negativi. In particolare, ricordo quelli che hanno fatto saltare le regole fondamentali della legge Merloni, cioè la separazione tra progettazione e costruzione e il ricorso estensivo alla trattativa privata. Da questo punto di vista, offriamo una valutazione positiva del lavoro che il Governo sta svolgendo, anche per quanto attiene alla questione di Autostrade-Abertis, su cui riteniamo di fare una valutazione complessiva come Commissione.

**PRESIDENTE.** Ora darò la parola al ministro per la replica. Se il ministro riesce a terminare il suo intervento entro un certo orario, possiamo svolgere le questioni; altrimenti i quesiti possono essere posti sotto forma di interrogazione, con l'impegno della Commissione ad ottenere una risposta in termini solleciti. Si tratta comunque di organizzare un andamento dei lavori che ci consenta di finire per tempo.



OSVALDO NAPOLI. C'è un problema di metodo.

PRESIDENTE. Do la parola al ministro Di Pietro per la replica.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Capisco il problema di organizzazione dei lavori e ne prendo atto, ma dovete affrontarlo voi. Sono a vostra disposizione, ma purtroppo sono stato convocato al Senato alle ore 14.

Mi scuso, innanzitutto, ma forse mi sono spiegato male. Noi vogliamo arrivare a ridefinire un piano infrastrutturale partendo dal DPEF e ciò che stiamo facendo in questi giorni è confrontarci insieme. Così avevo capito, scusatemi se non è così. Dovremmo confrontarci con le parti interessate e i poteri per permettere al Governo di tener conto di tante situazioni.

Non pensavo, né potrei pensare oggi - che non ho ancora le funzioni di ministro, poiché il provvedimento non è stato ancora registrato alla Corte dei conti - di venire in Commissione a proporre il nuovo programma pluriennale di attuazione delle infrastrutture in Italia.

Ciò premesso, ho già detto - e lo ribadisco - che è necessario ripartire da quello che è stato fatto, proprio per le ragioni citate dall'onorevole Misiti. Non si può fare un programma pluriennale delle infrastrutture del paese annuale o di legislatura. È ovvio che, cambiando le legislature e le maggioranze, si possano rivedere, rimodulare e ridefinire le priorità, ma non si può buttare via l'ossatura complessiva.

Ritengo, peraltro, che lo sforzo fatto nella scorsa legislatura - questa è una dichiarazione politica che mi sento di fare - di cercare quanto più possibile di dare gli strumenti per un piano infrastrutturale italiano importante e competitivo per il sistema paese nel confronto con il resto dell'Europa sia importante. Possiamo discutere se sia utile o meno il ponte sullo Stretto di Messina, ma come Governo diamo per acquisita la necessità delle infrastrutture, così come lo hanno fatto il programma dell'Unione e quello del cen-

trodestra. Non credo che dobbiamo discutere sul fatto che con il cambio di legislatura si debba buttare via tutto. Io non me la sento di dire questo.

Cosa ho voluto fare oggi? Altro non ho fatto che dare seguito agli impegni che avevamo assunto nel nostro ultimo incontro. Vi prego di rileggere il resoconto della riunione o di ascoltare le registrazioni. Eravamo rimasti d'accordo che, posto che delle opere erano cantierizzate, altre appaltate ma non cantierizzate, altre semplicemente assegnate o che appartenevano ad un « libro dei sogni », si doveva parlare della situazione allo stato dell'arte, cioè delle opere che si stanno facendo e di quelle che, sebbene non in fase di attuazione, sono già state assegnate. Vorrei ricordare a me stesso e a tutti che se si fa un contratto, compreso quello sul ponte dello Stretto di Messina, vi sono delle conseguenze tecnico-giuridiche, da cui conseguono anche delle spese, dei costi, degli investimenti e delle soluzioni da prendere. Dobbiamo intervenire per limitare i danni: ad esempio, con riferimento al ponte sullo Stretto di Messina, per il centrosinistra ciò vuol dire realizzarlo o meno, per il centrodestra pagare quanto dovuto.

L'altra volta mi è stato chiesto di elencare le opere. Certo, è noioso ascoltare l'elencazione completa delle opere con i numeri relativi, ma cosa posso fare se non produrvi lo stato dell'arte? Ho fatto un grosso sforzo per ricercare all'interno del sistema del trasporto viario, ferroviario e autostradale le opere assegnate, appaltate e cantierizzate, quelle assegnate, appaltate ma non cantierizzate, quelle assegnate e non appaltate, quelle indicate ma né assegnate né appaltate e quelle di cui non c'è traccia.

La progettazione infrastrutturale che intendiamo porre in essere parte da un progetto esistente, che non è solo vostro, ma è figlio del precedente, che a sua volta è figlio del precedente ancora, che cammina facendo si modella e si rimodula in base a tre esigenze: priorità finanziarie, di sistema e dovute ad emergenze in relazione a qualche fatto specifico.

Ciò stabilito, nell'ambito del dialogo « *in progress* » che stiamo affrontando - non si conclude qui la nostra riunione, anzi auspico che continui, perché vorrei continuare a confrontarmi con voi su questo aspetto - ho cercato di tenere un profilo volutamente descrittivo e ricognitivo. Se volete che vada oltre, alcune cose dovete permettermi di dirle. Il problema grave qual è? Non credo che il Ministero debba scaricare il suo progetto senza discuterne con nessuno. Al contrario, credo che il Ministero debba discuterne anche in questa sede, soprattutto con le regioni, in uno spirito federalista, di coinvolgimento e di compartecipazione. Per questo motivo ho scritto ai presidenti di regione, a cominciare dalla Lombardia, che - con tutto il rispetto per le altre regioni - ha una situazione infrastrutturale enorme, fissando una settimana di incontri. Il Ministero, con Anas, Ferrovie, porti, metropolitane e tutti i soggetti interessati, invitando peraltro anche i rappresentanti del Ministero dell'economia e chi di voi volesse essere presente, andrà di regione in regione, con tutti i dati di cui disponiamo sotto l'aspetto finanziario, progettuale e di diversificazione e con le intese sottoscritte già dal precedente Governo. Ebbene, con quell'intesa in mano, stante la situazione finanziaria, verificheremo come possiamo rimodellarla, se è necessario mantenere quell'impostazione o se bisogna rivederla. A mio avviso, occorre ascoltare il parere delle regioni prima di procedere a delle modifiche.

Posso già annunciarvi che la progettazione infrastrutturale che intendiamo dare terrà conto, e come, degli organi istituzionali territoriali. Ne vorrà tenere conto quantomeno per confrontarsi con essi, per verificare quali opere vale la pena fare e quali no, qual è un « libro dei sogni » e quale una realtà, dove ci sono fondi e dove non ci sono. Ho sentito che in tante regioni ci sono opere a costo zero. Io dico che non sono a costo zero, perché ci vogliono 800 milioni di euro per cominciare! E chi li paga?

Ad esempio, in Lombardia vi è un problema che dovremo affrontare. Ci sono

tante opere, tutte importanti e cantierizzabili: la quarta corsia si sta facendo, la Brebemi, la pedemontanina e la pedemontana grossa si possono fare. Quante ne facciamo? Le facciamo tutte insieme o prima una e poi l'altra? Quali sono quelle prioritarie? Di questo andremo a discutere con la regione, per non fare la fine, ad esempio, della Cisa, che va dal Tirreno all'Adriatico, per la quale sono state previste due traiettorie, con due concessioni: una a monte e una a sud. Forse sarebbe il caso di sceglierne una sola. Noi andiamo a discutere nel territorio: può darsi siano necessarie entrambe, solo una o l'altra.

Se non ho parlato di questa progettazione è perché la davo per acquisita. Chi di voi vorrà partecipare, regione per regione, non solo è benvenuto, ma ci aiuta a capire meglio. Abbiamo già fissato la data del 17 luglio per la Lombardia. Ho svolto una serie di tavoli tecnici preparatori per questo incontro: un tavolo tecnico per la Brebemi, un altro per la pedemontana e via dicendo. Ho scritto al presidente Formigoni chiedendogli di indicarmi chi parteciperà ai vari tavoli tecnici: quando discuteremo dovremo affrontare il problema.

È certo che tutto questo troverà spazio nel DPEF, ma forse non basta. Sarà un *progress* continuo che faremo insieme in questi anni.

Il problema di cui ho voluto parlare urgentemente riguarda l'Anas. Forse mi sono spiegato male, ma il problema dell'Anas non è il miliardo di cassa che manca. La cassa, onorevoli, manca all'Anas e alle Ferrovie. Anzi, mancano più soldi alle Ferrovie che all'Anas. Il problema è di credibilità patrimoniale per la sussistenza e l'esistenza dell'Anas. Il problema è che qualcuno ha fatto risultare a bilancio che c'erano delle economie per circa 4 miliardi di euro, per cui qualcun altro ha disposto di spenderli e ora ci troviamo nella situazione in cui sono stati spesi gli stessi soldi per anticipare più opere. Ci sono ipotesi da valutare, sotto l'aspetto delle false comunicazioni sociali e del falso in bilancio, per la parte penalmente rilevante, ma soprattutto per la

parte patrimonialmente rilevante. Come ci hanno insegnato a scuola, una società di capitali non potrà mai avere un patrimonio netto inferiore all'indebitamento complessivo. È questo il senso della lettera che ho scritto al ministro Padoa-Schioppa: se non rifinanziamo l'Anas, abbiamo un patrimonio netto inferiore al debito complessivo, per cui si imporrà al primo amministratore che la gestisce, come primo atto, di portare i libri contabili in tribunale. Allora mi sono chiesto: se devo rifinanziare l'Anas per non mandarla in tribunale, devo lasciare il manager che ha provocato il dissesto o devo mettere un nuovo commissario sul posto? Questo era il problema tecnico-giuridico per il quale mi chiedevo se non fosse il caso di secretare la seduta.

C'è poi un altro aspetto. I dirigenti dell'Anas sono impazziti o qualcuno gliel'ha ordinato? Allora, se qualcuno gliel'ha ordinato, bisogna scoprire chi e perché l'ha fatto. Inoltre, sono andati « *ultra petitum* » nel mandato che hanno ricevuto?

Vi aggiorno su un altro elemento importante e delicato. Il primo atto compiuto quando l'ANAS si è trasformata da ente pubblico a società per azioni — lo dico con tutta la responsabilità che questa dichiarazione comporta — è stato il cambiamento del *top management*, del consiglio di amministrazione — quello uscente non voleva andarsene. In riferimento a quest'ultimo, è stato raggiunto un compro-

messo indebito e illegittimo, sottoscritto da diversi soggetti, per il quale sono stati pagati in modo indebito e illegittimo 3 milioni di euro al vecchio consiglio di amministrazione, sotto forma di consulenze non dovute, non fatte, di liquidazioni non dovute e non fatte. In questo momento è in corso un procedimento davanti alla Corte dei conti nei confronti di una serie di soggetti. Per dire i nomi, però, sarebbe necessario secretare la seduta.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il ministro per le quasi tre ore di audizione. È chiaro che continueremo la discussione su questo argomento.

Il ministro ha sottolineato la possibilità che i colleghi di questa Commissione siano informati sui prossimi incontri con le regioni, per interloquire sul processo di definizione. Invito il ministro a comunicarci il calendario di questi incontri.

Ringrazio tutti i colleghi intervenuti.  
Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 13,45.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa  
il 3 agosto 2006.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO