

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

5.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 6 LUGLIO 2006

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MARCO BELTRANDI**

INDI

DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Campa Cesare (FI)	9
Beltrandi Marco, <i>Presidente</i>	3	Catone Giampiero (DC-PS)	5, 6, 14
Seguito dell'audizione del ministro delle		Ciccioli Carlo (AN)	6, 11
infrastrutture, Antonio Di Pietro, sulle		Di Pietro Antonio, <i>Ministro delle infrastrut-</i>	
linee programmatiche del suo dicastero		<i>ture</i>	6, 9, 10, 11, 14
<i>(ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del</i>		Lovelli Mario (Ulivo)	7
<i>regolamento):</i>		Moffa Silvano (AN)	3, 10
Beltrandi Marco, <i>Presidente</i>	3	Zanetta Valter (FI)	8
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	6, 8, 9, 14		

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: L'Ulivo: Ulivo; Forza Italia: FI; Alleanza Nazionale: AN; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; UDC (Unione dei Democratici Cristiani e dei Democratici di Centro): UDC; Lega Nord Padania: LNP; Italia dei Valori: (IdV); La Rosa nel Pugno: RosanelPugno; Comunisti Italiani: Com.It; Verdi: Verdi; Popolari-Udeur: Pop-Udeur; Democrazia Cristiana-Partito Socialista: DC-PS; Misto: Misto; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARCO BELTRANDI

La seduta comincia alle 15,05.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, anche mediante la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Seguito dell'audizione del ministro delle infrastrutture, Antonio Di Pietro, sulle linee programmatiche del suo dicastero.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, il seguito dell'audizione del ministro delle infrastrutture, Antonio Di Pietro, sulle linee programmatiche del suo dicastero.

Ricordo che nella seduta del 28 giugno scorso il ministro ha svolto la relazione, cui hanno fatto seguito gli interventi di alcuni colleghi. Proseguiamo quindi nella discussione, al termine della quale replicherà il ministro.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

SILVANO MOFFA. Vorrei iniziare il mio intervento facendo riferimento alla parte introduttiva della relazione del ministro Di Pietro, che, per la verità, ri-

chiama il dibattito che, al momento, è stato sospeso per riprendere martedì prossimo.

Le parole con le quali il ministro ha iniziato la sua relazione in Commissione - di questo lo ringrazio - erano riferite ai dubbi, poi superati sul piano di un'intesa con il ministro Bianchi, sul cosiddetto « spacchettamento », sulla divisione del Ministero delle infrastrutture in due nuovi dicasteri: quello delle infrastrutture e quello dei trasporti. Non mi soffermerò molto su questo aspetto, sul quale è stato già detto abbastanza; oltretutto, in sede di discussione del disegno di legge di conversione del relativo decreto-legge andremo ad approfondire ulteriormente questi elementi di criticità. Do atto al ministro Di Pietro di aver sufficientemente esposto le ragioni implicite di una scelta che, a nostro avviso, depotenzia il Ministero e non l'aiuta a risolvere i problemi fondamentali. Questa scelta non soltanto va in controtendenza rispetto alla riforma Bassanini - e già questo dovrebbe indurre i colleghi del Governo a sviluppare una riflessione - ma blocca altresì un processo atteso da almeno cinquant'anni: quello di mettere insieme le attività di intervento sulle strade e, in generale, sulle opere pubbliche e, nello stesso tempo, di chiarire ed unificare, sia pure nella distinzione delle funzioni, la programmazione e la gestione.

Con assoluta cortesia, vorrei dire al collega intervenuto precedentemente, che abbiamo ascoltato l'intervento del ministro Bianchi e mi è sembrato che, al di là di una sottolineatura indubbiamente positiva sul versante della sua competenza specifica in materia di pianificazione territoriale (quello della pianificazione territoriale è un argomento un po' diverso dalle

questioni che stiamo trattando), il tema della gestione non fosse così evidente come dovrebbe per quanto riguarda il campo specifico al quale ci riferiamo.

È evidente che il confine è molto labile. Il lavoro che deve essere svolto non è semplice, perché la distinzione tra programmazione e gestione in questo caso specifico deve essere fatta in maniera molto dettagliata per quanto riguarda le funzioni e le competenze; se la si esaurisce con un riferimento generalista all'intesa fra i due ministeri, la si riduce ad un atto di pura volontà politica e non costituisce un elemento che distingue esattamente competenze e funzioni sotto il profilo legislativo.

Devo ammettere che ha ragione il ministro Di Pietro quando esprime la sua preoccupazione rispetto all'aspetto applicativo della norma. Probabilmente, un intervento correttivo e migliorativo potrebbe evitare quelle disfunzioni evidenziate dall'onorevole Tassone, che potrebbero bloccare l'attività di Governo e renderla viepiù complessa rispetto alla delicatezza di alcune questioni.

Vorrei chiedere al ministro Di Pietro se anch'egli, come ha lasciato intendere il ministro dei trasporti, il professor Bianchi, non ritenga di dover mettere mano alla legge obiettivo. Infatti, nel corso di quella audizione, mi è sembrato di capire che ci fosse la volontà di rivedere questa impostazione e questo quadro normativo. Vorremmo capire se ciò è allo studio del Governo, se ci sono approfondimenti in tal senso e quale sarebbe la natura dei provvedimenti che si adotterebbero.

Un'altra osservazione. Abbiamo letto anche questa mattina, sui giornali, le evoluzioni che riguardano il problema dell'Anas. Non starò qui a chiedere nello specifico se esistano ulteriori aggiornamenti rispetto a quello che il ministro ha ricordato nella sua relazione introduttiva; sta di fatto, però, che uno dei temi trattati anche nell'audizione con il ministro Bianchi è stato quello relativo all'individuazione dei sistemi di controllo che il Ministero può attivare nei confronti delle società partecipate, delle società collegate

e delle varie agenzie che nel tempo sono state costituite per l'affiancamento ai lavori ministeriali.

Questo è un punto cardine, sul quale anche il precedente Governo si è cimentato. È inutile adesso ripercorrere le tappe che hanno portato all'approvazione della legge obiettivo e parlare di tutte le misure e le attività di controllo e di sorveglianza che, all'interno di quel percorso, sono state individuate. Di fatto, però, esiste oggettivamente un problema relativo al controllo delle attività delle società: credo sia opportuno conoscere il parere del ministro al riguardo, perché anche noi riteniamo che questo sia un punto centrale.

Signor ministro, lei, cortesemente, ci ha voluto fornire un aggiornamento complessivo sullo stato delle opere, anche attraverso una scala di riferimento. Se non sbaglio, ha presentato una numerazione dallo zero a tre, individuando in maniera corrispondente le opere rispetto alle quali non occorre fare nient'altro che controllarne l'esecuzione, quelle che sono state finanziate e non appaltate e quelle che invece, seppur individuate, non hanno la debita copertura finanziaria.

Al di là di questo quadro di riferimento, che indubbiamente aiuta a comprendere lo stato della situazione delle opere nel nostro paese, mi piacerebbe sapere, che tipo di attività di controllo si può attivare rispetto ai meccanismi che, in particolare, interessano a questa Commissione.

Lei sa meglio di me che alcune opere pubbliche sono soggette a varianti in corso d'opera. Credo che uno dei temi centrali rispetto ai quali dobbiamo interrogarci sia, appunto, quello dello stato di avanzamento dei lavori; su questo il Ministero dovrebbe esercitare il controllo; inoltre, la vigilanza andrebbe ispessita nei confronti delle società che operano concretamente sul campo.

Al di là della lettura dei bilanci, mi sembra viepiù importante andare a verificare quali sono le effettive ragioni che rallentano le realizzazioni delle opere e in quali casi scatta un meccanismo che rischia di essere premiale per le aziende e,

invece, poco produttivo sotto il profilo dell'efficacia e dell'economicità della spesa, oltre che della tempestività di realizzazione dell'opera.

Quello della variante in corso d'opera è un meccanismo rispetto al quale risulta ancora difficile stabilire esattamente un controllo da parte degli enti sovraordinati, ma è su questo che bisogna effettuare un approfondimento. Lo dico con riferimento anche alle tante questioni che, in passato, quando eravamo al Governo, sono state sollevate dall'opposizione. Ricordo che, in questa stessa aula, non c'era occasione di incontro, nella quale l'opposizione non avanzasse una richiesta specifica sullo stato di avanzamento dei lavori della Salerno-Reggio Calabria. In ogni occasione, si cercava di dare indicazioni puntuali non solo sulle difficoltà che rallentavano la realizzazione dell'opera, che spesso erano connesse anche a contenziosi di natura amministrativa, ma anche sulla verifica puntuale del rispetto contrattuale da parte delle aziende e sul rispetto dei cronoprogrammi che venivano concordati tra ente appaltante e società appaltatrice.

Credo che questo sia un elemento oggettivo che deve interessare il Ministero. Su ciò, vorrei avere un quadro di riferimento chiaro, perché può tornare utile a questa Commissione, per i suoi lavori, anche nel prosieguo della sua attività.

GIAMPIERO CATONE. Signor ministro, lei ha richiesto un parere al Consiglio di Stato in ordine alla fusione della Società Autostrade con la società Abertis. In questo parere si dice: Particolarmente significativi sembrano i termini utilizzati nella convenzione, la quale fa riferimento ad atti di disposizione. Non ci si limita, quindi, a richiedere l'autorizzazione per un rapporto contrattuale che determini la vendita del bene, ma per ogni genere di negozio giuridico che determini un trasferimento di proprietà dei suddetti *asset*. È innegabile che, con l'incorporazione di Società Autostrade in Abertis, la proprietà di tali *asset* viene a modificarsi e, quindi, è convincimento della sezione che l'ipotesi rientri nella clausola per cui occorre un

atto autorizzatorio dell'Anas. La sezione ritiene che l'ASPI, con la convenzione del 24 novembre 2003, si sia impegnata a sottoporre ad autorizzazione preventiva da parte dell'Anas tutti gli atti che, comunque, venivano ad incidere sulla sua autonomia giuridica, ivi compresi quelli relativi alla *holding* controllante, che necessariamente ripercuotevano i loro effetti sulla controllata.

Tra questi atti rientrano anche quelli di trasformazione societaria. Si tratta di una procedura, resa tanto più necessaria dalla circostanza, rilevata nella relazione di sintesi sull'indagine relativa alle convenzioni autostradali stipulate tra Anas e Autostrade SpA dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici in data 16 giugno 2006, che, dai riscontri effettuati dall'Autorità sulla contabilità della concedente e della concessionaria è risultato che, nel periodo 1997-2005, per il quale i piani finanziari prevedevano investimenti per circa 421 miliardi di euro, si sono avuti investimenti per circa 2,2 miliardi di euro. Anche se l'Autorità risponde dubitativamente al quesito se possa essere ipotizzabile un indebito arricchimento della concessionaria, tuttavia osserva che è indubbio che il normale afflusso degli introiti concessionari, a fronte della ridotta effettuazione degli investimenti, abbia creato, di fatto, consistenti disponibilità finanziarie presso la concessionaria. È, comunque, certo che la gestione di ASPI nel periodo osservato si può definire a ciclo invertito, per cui la società realizza le proprie entrate di cassa, derivanti dai ricavi tipici, prima del sostenimento dei costi, sia di quelli di esercizio che di quelli per investimento. Quindi, non solo ci si trova di fronte a prestazioni corrispettive ancora da realizzare ma il loro tratto caratterizzante è che per motivi tecnici — sui quali in questa sede non è il caso di soffermarsi — la parte pubblica, nella fase iniziale, che peraltro si protrae per vari anni, concede molto di più di quanto riceve in corrispettivo, nel presupposto che, nella seconda fase, avvenga il contrario. Non può, quindi, ipotizzarsi un'indifferenza della parte pubblica e del concedente alle vicende societarie del con-

cessionario. Di solito — passo alle conclusioni — si ritiene che l'autorizzazione — quindi, da parte dell'Anas — preceda l'atto a cui si riferisce e ne condizioni la legittimità, mentre l'approvazione — da parte del Ministero delle infrastrutture — lo segua e ne condizioni l'operatività.

A fronte di tutto quanto questo, abbiamo oggi una situazione per la quale pensiamo che sia stata data l'approvazione da parte del Ministero a questa fusione. Allora, io vorrei chiederle, signor ministro, quali provvedimenti sono stati presi in sede di nullaosta alla fusione, tenendo conto di tutto quanto è scritto nel parere del Consiglio di Stato, soprattutto in relazione ad un'ipotesi di illecito arricchimento da parte della società ASPI.

PRESIDENTE. L'onorevole Beltrandi non è presente, quindi non interverrà. A questo punto, ogni rappresentante di gruppo ha il diritto di prendere la parola.

Il ministro Di Pietro mi fa sapere che in venti, massimo venticinque minuti potrebbe svolgere la sua replica. Pertanto, abbiamo tempo per altri due o tre interventi che però, rigorosamente, non devono superare i cinque minuti. Darei quindi la parola a due rappresentanti dell'opposizione e uno della maggioranza.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Se qualcuno, durante il mio intervento, vuole interloquire, può farlo.

PRESIDENTE. Signor ministro, potremo innovare nel senso da lei indicato se i tempi ce lo consentiranno.

GIAMPIERO CATONE. Vorrei sapere se sia vero che il Governo ha indicato la signora Luisa Torchia come componente del consiglio di amministrazione della nuova società nata dalla fusione di Società Autostrade con Abertis; se questo rappresenti il presupposto di un controllo nel consiglio di amministrazione oppure se, sul piano del controllo reale, ci possa essere, magari, un'indicazione sulla presidenza del collegio sindacale o di membri

del collegio sindacale stesso, che svolgono principalmente una funzione di controllo, piuttosto che di gestione.

CARLO CICCIOI. Vorrei avere qualche delucidazione sulle tabelle che sono state fornite e che riguardano la legge obiettivo e gli interventi nel Quadrilatero infrastrutturale Marche-Umbria. I dati sono stati oggetto di comunicazione giornalistica, ma credo sia più fondante quella istituzionale.

Lo stato dell'arte per quanto riguarda il territorio è il seguente: sono stati affidati i lavori è stato firmato il *general contractor* con i due raggruppamenti di imprese vincitrici delle gare. Alcuni casi, dove c'è il progetto definitivo, sono stati pre-cantierizzati. In altri casi, in mancanza del progetto definitivo, c'è il progetto preliminare di massima. Nel frattempo — credo che le delibere del CIPE siano definitive — la società ha acceso un regolare mutuo con la Cassa depositi e prestiti, per cui si sono fatti trasferire il denaro, perlomeno per la prima parte, cioè per le opere finanziate. In questo quadro, in diverse dichiarazioni giornalistiche è stato detto che le opere si bloccano, che la società non va avanti, che saranno cambiati gli amministratori. Ovviamente, questo crea una turbativa notevole, anche perché siamo in quella fase in cui nel 20 per cento della società — la società è Anas-Sviluppo Italia — ci dovrebbe essere l'ingresso degli enti locali, a cominciare dalla regione Marche per arrivare a tutta una serie di comuni, alcuni dei quali hanno già firmato l'adesione e, quindi, il versamento dei capitali.

Quella delle regioni Marche ed Umbria è una situazione difficile, dal momento che sono in ritardo decennale sulle opere. Il problema, quindi, al di là di chi sia al Governo e all'opposizione, di chi amministri, è quello di realizzare le opere, perché sono indispensabili. Parliamo, lo ripeto, di un ritardo più che decennale. Dunque, vorrei avere la posizione ufficiale del ministro, non quella giornalistica.

PRESIDENTE. L'onorevole Ciccioi è stato esemplare per quanto riguarda i tempi.

MARIO LOVELLI. Ringrazio il ministro Di Pietro per la sua presenza. Approfitto, in coda alla discussione che abbiamo avuto in precedenza, per fargli presente che, in sede di discussione sulle linee generali del disegno di legge di conversione del decreto-legge sullo « spacchettamento » del Ministero, abbiamo avanzato alcune proposte che spingono verso quello che è l'auspicio di tutti, vale a dire che il coordinamento tra i ministeri sia effettivo e che svolga un compito di programmazione del lavoro dei prossimi anni. In questo lavoro il ruolo della Commissione parlamentare e del Parlamento non deve essere dimenticato, perché è essenziale.

Inoltre, dalla relazione del ministro della precedente seduta, si sono registrate alcune evoluzioni: il Governo è intervenuto positivamente sul finanziamento dei cantieri Anas e Ferrovie dello Stato per il 2006; si è tenuta l'assemblea della Società Autostrade, che ha approvato la fusione tra Abertis e Società Autostrade. Senza dilungarmi, chiedo al ministro Di Pietro di fornirci un aggiornamento su questo aspetto.

Siamo di fronte a due ordini di problemi; il primo è di carattere gestionale, come è emerso chiaramente dalle vicende dell'Anas, che porteranno alle dimissioni del consiglio di amministrazione, dopo la vicenda Abertis. Per quanto riguarda la gestione delle Ferrovie, è in atto una discussione. Di Alitalia non vorrei parlare, perché conosciamo le vicende, così come sappiamo che alcune autorità portuali sono in regime di commissariamento.

Il secondo ordine di questioni è di carattere finanziario. Sono quelle che abbiamo verificato in relazione all'esercizio finanziario in corso, di cui ho parlato precedentemente. Con la scelta di impostare la programmazione dei lavori pubblici principalmente attraverso la legge obiettivo, negli anni passati, si è costruito un contenitore dove c'è molto - direi che c'è tutto - ma alla fine non ci sono le risorse.

Gli esempi sono offerti da alcune vicende di attualità. In queste condizioni versa la stessa linea ferroviaria Torino-

Lione, nonostante si faccia un dibattito di tipo diverso. Vorrei ricordare, inoltre, se non altro per ragioni di provenienza territoriale, la questione del « terzo valico », il cui progetto definitivo è stato approvato in sede CIPE, ma che, come risulta anche dalle tabelle che lei ci ha consegnato, deve ancora trovare la strada effettiva del finanziamento.

Dunque, dal punto di vista della discussione sulle opere da realizzare, rifacendomi ad un intervento di un collega dell'opposizione nella precedente seduta, non siamo certamente all'anno zero; non è questo, però, il tipo di ragionamento che va fatto. Siamo al momento delle scelte e delle priorità. Non è più ammissibile pensare che, di fronte ad una serie infinita di esigenze, si possano compiere scelte che poi, dal punto di vista della fattibilità, non hanno rispondenza reale.

A mio parere, le priorità devono corrispondere ai seguenti requisiti. Per quanto riguarda le scelte di grande respiro, il primo requisito deve essere certamente il riferimento alle reti europee. Parlo, quindi, non solo di alta velocità e di alta capacità, ma anche dei grandi corridoi intermodali che costituiscono il punto di riferimento per le scelte prioritarie in materia di grandi opere.

Il secondo requisito è quello delle esigenze reali. Si deve passare da una logica « cantieristica » ad una logica che tenga conto dei bisogni dei cittadini, dei viaggiatori e, più in generale, dei consumatori, vale a dire la logica che è stata alla base del decreto-legge del Governo sulle liberalizzazioni. Vorrei richiamarvi, in tal senso, alcuni esempi. Se parliamo di interventi per la sicurezza della circolazione stradale e ferroviaria, salta all'attenzione - lo cito perché nei giorni scorsi c'è stato un incidente sul mio territorio, ma purtroppo si tratta di casi che si ripetono - la questione dei passaggi a livello. Ad Alessandria, la scorsa settimana, si è verificata una tragedia enorme, perché sono morti una bambina ed un nonno a causa di un passaggio a livello incustodito. È un caso che ho voluto ricordare per sollevare il problema.

Per quanto riguarda i rapporti con la Società Autostrade, signor ministro, le cito come problema specifico, sul quale la scorsa settimana le ho consegnato la relativa documentazione, la questione dell'autostrada A7 Genova-Serravalle. Si tratta di un'autostrada che non è più all'altezza dei tempi, su cui è opportuno che il concessionario, anche se rinnovato, venga chiamato alle sue responsabilità. So che, prossimamente, lei avrà un incontro su questo tema e, comunque, la scorsa settimana si è svolto un tavolo particolare sulla Torino-Lione.

Vorrei ricordarle, inoltre, la questione del Corridoio europeo n. 5, che la scorsa settimana è stato oggetto di un incontro a Brescia tra le regioni del nord; nel corso di questo incontro la regione Piemonte ha definito una serie di punti prioritari che ora sono alla sua attenzione.

Nello stesso tempo, la regione Liguria, attraverso il suo presidente, ha richiamato le questioni che sono di interesse comune per le due regioni e per il nord-ovest.

Questi mi paiono i punti su cui, in questa sede, è utile richiamare la sua attenzione, ma senz'altro in Commissione avremo l'opportunità di riprendere, in modo più dettagliato, le questioni.

PRESIDENTE. Invito ora l'onorevole Zanetta ad essere più sintetico del collega Lovelli.

VALTER ZANETTA. Signor ministro, ho seguito la sua prima audizione in Commissione ambiente. Credo che qualche elemento rilevante e qualche considerazione positiva da parte nostra, che non sono emersi in quella audizione, verranno fuori dagli incontri che si terranno presso questa Commissione.

Mi pare di aver colto nel suo intervento una dichiarazione che, in fondo, valorizza tutto il lavoro progettuale e non «cantieristico», come diceva il collega, che è stato svolto dal precedente Governo. Credo che lei stesso avendo anche un'esperienza consolidata in fatto di iter legislativi per l'approvazione dei provvedimenti, riconosca la fatica che si compie per approvare

determinati progetti di legge; tutto questo è un patrimonio che è nelle sue mani e noi indubbiamente apprezziamo questo riconoscimento.

Ci mette, invece, un po' in difficoltà la valutazione del suo collega Bianchi, che in Commissione ha sottolineato la necessità di rivedere tutto sulla base di un piano non più dei trasporti, ma della mobilità. Dobbiamo riconoscerle una concretezza maggiore, e questo, devo dire, torna a suo merito.

Siamo convinti che si debbano trovare le risorse. Siamo consapevoli che la progettazione che è stata avanzata dal Governo precedente presenta delle criticità sotto l'aspetto finanziario; non nascondiamo questo fatto. Apprezziamo che un'azione forte da parte sua abbia consentito di reperire delle risorse, su cui vorrei che ci fornisse qualche indicazione. In particolare, per quanto riguarda il miliardo di euro per l'Anas ed il miliardo e 900 milioni di euro per le Ferrovie, quali progetti ritiene di poter avviare rispetto alle indicazioni sui progetti appaltabili, approvati, di pronta cassa di denaro, di cui Anas e Ferrovie hanno bisogno? Non pensiamo che queste risorse consentano solo di sostenere i pagamenti da qui a fine anno. Credo che, soprattutto per ciò che lei definisce progetti e lavori consegnabili, ci debba essere un'attività in questo senso, perché mi risulta che su alcuni di questi lavori vi sia comunque la copertura. Mi piacerebbe capire cosa si può avviare, avendo trovato quelle risorse.

Sulla questione della fusione tra la Società Autostrade e Abertis, esaminiamo lo schema operativo che lei ci ha fatto avere e che è stato oggetto della sua interlocuzione con la Società Autostrade; quanti punti rispetto a questo schema operativo lei ha potuto riscontrare? Precedentemente, il collega ha fatto riferimento ad una richiesta di nomina, ad una presenza nel consiglio di amministrazione ed annunciava un qualcosa che stava dentro, in misura diversa, allo schema operativo che lei ha portato all'interlocuzione con la Società Autostrade. Cosa può dirci in tal senso? Anche in questo caso, pos-

siamo riconoscere che la forza con la quale lei ha affrontato la questione è stata apprezzata; io, però, ho l'impressione che se le indicazioni sono quelle che ha offerto il collega e se si sta chiudendo senza rispettare lo schema operativo che lei ha distribuito, ci sarà molto, molto da riflettere.

L'ultimo accenno è legato alla TAV. Lei ha risposto ad un'interrogazione del collega Tassone in aula. Noi piemontesi e chi è interessato a questo argomento abbiamo ascoltato le sue parole. La successiva riunione ha tolto questa opera dalle procedure della legge obiettivo. Le chiedo, quindi, quali saranno le procedure. Ci saranno le procedure ordinarie? Delle procedure ordinarie conosciamo i tempi minimi: centottanta giorni almeno per superare una conferenza di servizi. Le chiedo come pensa di procedere rispetto alle procedure ordinarie e rispetto alle tempistiche che possono confliggere anche con le decisioni e che potrebbero travolgere questo progetto.

È facile dire che non si vogliono più seguire le procedure della legge obiettivo. Ma il Governo Berlusconi ha conseguito i risultati che lei stesso ha riconosciuto, vale a dire avere una serie di progetti pronta per essere appaltata, proprio perché è stata applicata la legge obiettivo. Temo che seguendo un percorso diverso da quello della legge obiettivo, ci si infili all'interno delle ennesime conferenze di servizi nelle quali si sa quando si parte, manon si sa quando e come se ne esce.

PRESIDENTE. L'ultimo collega ad intervenire è l'onorevole Campa per una battuta rapidissima.

CESARE CAMPA. Per quanto riguarda le considerazioni di carattere generale, hanno già parlato molto bene i colleghi Zanetta e Moffa, per cui mi rifaccio ai loro interventi.

Approfitto della presenza del ministro Di Pietro, che so peraltro molto amico di Venezia, per quanto lo conosco e per i suoi trascorsi, per avere delucidazioni in merito al MOSE, al Passante di Mestre, alla

Pedemontana, alla Romea, visto che alcune notizie di stampa di questi giorni mettono nuovamente in discussione tali opere e che ambienti vicini e politicamente integrati con la maggioranza di Governo vorrebbero fermarle.

Vorrei capire da parte non solo del ministro, che si è già espresso in maniera positiva — di questo lo ringrazio — e di cui apprezzo anche la coerenza, ma soprattutto dell'intero Governo quale sarà la sorte di opere come il MOSE, che è fondamentale per la salvezza di Venezia dall'acqua alta, e come il passante di Mestre. Si tratta di opere molto attese, che si trovano già in una fase avanzata e che sarebbe da persone del tutto irresponsabili fermare. Molto spesso notiamo da parte di alcune forze politiche atteggiamenti di irresponsabilità che, invece, non mi sembra si possano attribuire all'attività del ministro Di Pietro.

Ringrazio ancora il ministro e mi scuso per aver rubato un minuto prezioso alla Commissione.

PRESIDENTE. Desidero ringraziare l'onorevole Costantino Boffa, che ha rinunciato al suo intervento. Mi pregava di consegnarle, ministro, un documento dal titolo: «Per un rilancio delle politiche infrastrutturali del Mezzogiorno».

Do la parola al ministro Di Pietro per la replica.

ANTONIO DI PIETRO, Ministro delle infrastrutture. Vi ringrazio dell'opportunità che mi offrite di tornare sui temi sui quali, in modo davvero sommario, sono intervenuto l'altra volta. Sono certo che ci saranno ancora molte cose da dire oltre a quelle di cui posso parlare oggi.

Il sistema infrastrutturale in Italia necessita di molte opere e molti interventi sono in corso. Credo che il dialogo sia importante in questo momento, al di là degli schieramenti politici, perché, in definitiva, i governi e le maggioranze passano, ma le opere necessitano di tempi più lunghi rispetto alla durata della legislatura. Per questo è necessario prevedere un sistema di opere ed un sistema di infra-

strutture che prescindano anche dai progetti dei singoli governi e delle singole legislature. Dobbiamo trovare soluzioni coerenti con i tempi di realizzazione, che sono per forza di cose più lunghi delle legislature: di questo ce ne dobbiamo fare carico.

Inizio con un esempio, quello del ponte sullo Stretto di Messina, attraverso il quale spiegherò la filosofia dell'attività di Governo che vorrei portare avanti. Non vi è dubbio che nel programma della coalizione di Governo il ponte sullo Stretto di Messina non è considerato attuale né atualizzabile, come non vi è dubbio che io intendo attenermi scrupolosamente a quel programma.

Ciò premesso, la questione relativa alla fattibilità o meno del ponte sullo Stretto prescinde dalla mia esistenza ministeriale e dalla presenza al Governo del centro-destra o del centrosinistra. Dovrà essere affrontata per non buttare soldi, da una parte, e per non fare opere inutili, dall'altra.

Bisogna partire da ciò che si trova quando ci si siede ad un tavolo. Io mi sono trovato davanti ad una decisione già presa: la costituzione di una società concessionaria che ha già ricevuto la concessione dal precedente Governo. Sulla base di questa concessione, è stata già bandita una gara, è stato già individuato il contraente, sono stati già appaltati i lavori.

È chiaro che l'esigenza di rispettare il programma e di impegnarsi in tal senso deve tenere conto della realtà tecnico-giuridica in cui si trova. Non posso dire « non mi butto più dalla finestra » se dalla finestra mi sono già buttato; devo cercare di evitare di farmi male. Parlo, naturalmente, degli interessi dei cittadini, perché chi rappresenta le istituzioni deve sempre tutelare l'interesse pubblico nella sua completezza.

Sto cercando di trovare una soluzione, affinché il rispetto del programma non porti al pagamento di una penale, o meglio — questi sono i termini tecnici — al pagamento di conseguenze dannose.

Attualmente, le norme che regolano il rapporto fra contraente e concessionario,

quindi fra concessionario e Governo, prevedono che il recesso *ad nutum* comporti il pagamento di una penale del 10 per cento sul 70 per cento del valore dell'opera. Questo per dire che il concessionario si rivarrà su chi gli ha dato la concessione, quindi sul Governo. Piaccia o non piaccia, sono alcune centinaia di milioni di euro.

La non approvazione da parte del CIPE comporta non il pagamento della penale, ma il pagamento soltanto dei lavori effettivamente svolti. Ovviamente, l'approvazione da parte del CIPE potrà essere soggetta a tutte le discussioni e anche alle impugnative conseguenti.

Sto cercando e sto definendo — non appena avrò completato l'iter, ne riferirò a questa Commissione — una soluzione che metta il Governo in condizione di non pagare le penali, perché il pagamento di centinaia di milioni di euro di penale potrebbe rappresentare per le imprese costruttrici un affare. Non vogliamo arrivare ad avere imprese costruttrici che progettano opere impossibili da realizzare, per ottenere le penali. Diventerebbe un grande *business*.

SILVANO MOFFA. L'opera è resa impossibile da una decisione diversa.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. La soluzione possibile, su cui sto cercando di raccogliere un pacchetto di proposte che sottoporro agli azionisti prima, al Governo poi e, infine, alla vostra attenzione, è quella di non provvedere alla realizzazione delle opere, perché ci sarà il tempo per deciderle — ci penseremo noi, non si faranno più, o quant'altro —, ma di lasciare il valore del progetto, per il quale già si è pagato e ci si è impegnati a pagare 60 miliardi, « in pancia » alla società; si tratta di un patrimonio di idee, di progetti, di lavori che ha sempre un valore in sé. In questo caso, la scelta sarebbe tra non fare il ponte e avere un patrimonio su cui discutere e non fare niente e pagare alcune centinaia di milioni di euro.

A me pare che il buon padre di famiglia, prima ancora che il buon ammini-

stratore, abbia il dovere di compiere scelte di responsabilità. Io mi sto muovendo in questo senso.

Ho richiamato l'esempio del ponte sullo Stretto di Messina, ma vi è tutta una serie di altre vicende da considerare, compreso il progetto Quadrilatero Marche Umbria. Per chi vuole ricevere qualche rapida informazione, il progetto Quadrilatero è costituito da due direttrici e da una trasversale che permettono di collegare adeguatamente l'Umbria alle Marche. Il progetto, in parte faraonico, presenta due sofferenze atroci. La prima è la mancanza di fondi per completarlo, perché è vero che è stato ricevuto un miliardo...

CARLO CICCIONI. Due.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. ...ma è altrettanto vero che ci vogliono molti altri soldi ancora. Per arrivare a 2 miliardi occorre un miliardo in più: sono 2 mila milioni.

È chiaro che non si può decidere di non attuare più il progetto Quadrilatero, perché i contratti sono già stati stipulati con alcune parti, gli appalti sono stati resi già definitivi, addirittura, in alcuni casi, i lavori, per lotti, sono in cantiere. Quando si parla di un'opera nel suo complesso non è detto che bisogna realizzarla tutta. Si possono realizzare dei lotti per rispondere alle esigenze più immediate, tenendo conto anche delle risorse a disposizione.

Allora, l'idea resta lì e i soldi a disposizione sono destinati alla realizzazione delle opere che realmente saranno giudicate più urgenti secondo quanto si riuscirà a concordare. Nello stesso tempo bisognerà verificare a livello finanziario se ci sarà la possibilità di intervenire. Oggi come oggi, le risorse finanziarie non garantiscono assolutamente di coprire quell'altro miliardo che manca.

Bisognerà quindi lavorare con le società concessionarie e con le società contraenti, affinché si proceda alla realizzazione di quelle parti ritenute prioritarie per le quali ci sono i fondi a disposizione; per le altre parti, occorrerà mettersi intorno ad un tavolo e decidere cosa fare, come farlo, e via discorrendo.

Alcune opere, sul piano tecnico, lasciano molto a desiderare. C'è un eccesso di gallerie in questo progetto, come in tanti altri progetti. Probabilmente, se io realizzassi qualcosa che si riferisse al mio vecchio mestiere, produrrei un eccesso di tecnicismo giuridico. È chiaro che tutti noi risentiamo delle nostre storie personali.

Oltre a questo, c'è un problema finanziario delicatissimo. Il programma prevede che una quota delle risorse venga pagata dai comuni non sulla base della partecipazione alle azioni della società, ma sulla base dei cosiddetti «fondi di valore»; la realizzazione delle grandi strade comporta una valorizzazione del territorio per i comuni interessati - per le camere di Commercio, e così via -, i quali, aumentando di valore il territorio, devono impegnarsi a pagare qualcosa allo Stato. Sennonché, stando a quanto emerso dall'ultima riunione tenuta ieri con il presidente della regione Umbria, Lorenzetti, e con il presidente della regione Marche, Spacca, alcuni comuni non intendono sottoscrivere questo impegno e farsi carico di una parte delle risorse, se non si prevede, con legge ordinaria con un atto avente forza di legge o con un atto comunque vincolante, una malleatoria, una fidejussione da parte dello Stato; nel caso in cui i comuni, domani, non dovessero corrispondere la loro parte, la totalità della spesa sarebbe addebitata integralmente allo Stato.

Per noi, si tratta di una richiesta impossibile da soddisfare, perché il Ministero dell'economia non può fare fidejussioni rispetto ad una situazione così incerta per il futuro. Quindi, i problemi che si pongono sono quelli di una mancanza di reperimento, di stanziamento dei fondi e di una mancanza di chiarezza progettuale per alcune tratte.

Per quanto riguarda il progetto Quadrilatero, chiaramente tutto ciò che è già stato appaltato deve essere realizzato. Ovviamente, dobbiamo metterci intorno ad un tavolo per lavorare cammin facendo e porci il problema se oggi sia ancora attuale quel modello societario per portare avanti queste opere o se, invece, non

debba essere direttamente l'Anas a realizzarle, considerato che alla fine paga tutto lo Stato. Costruire ulteriori castelli, uno sopra l'altro, coinvolgere le società per un lavoro che paga lo Stato e che è finanziato attraverso l'Anas, a questo punto, sarebbe inutile; sarebbe meglio far realizzare tutto dall'Anas. Questo è il concetto di fondo.

Cosa stiamo facendo e come intendiamo procedere? Non abbiamo deciso alcunché, perché è ancora troppo presto per decidere. Abbiamo stabilito di fissare un incontro nelle Marche e nell'Umbria con le autorità del luogo per valutare quali siano le priorità. Abbiamo deciso di convocare direttamente la società Quadrilatero per verificare insieme le possibilità di realizzazione del progetto, non insistendo sulle iniziative sulle quali non c'è la copertura finanziaria.

Potrei parlarvi per ore di tali questioni, ma non vorrei annoiarvi. Comunque, sono pronto a tornare in Commissione per confrontarci. Con gli esempi che vi ho richiamato (e vi prego di considerarli come tali, perché, altrimenti, non si va da nessuna parte) vorrei arrivare ad una filosofia di fondo. La domanda che mi viene posta da tutti è: « Cosa intende fare il Governo e il ministro delle infrastrutture in questa situazione? ».

Noi intendiamo presentare un primo documento, allegato al DPEF, per indicare, sia per le ferrovie sia per il settore stradale e autostradale, le linee programmatiche sulle quali vogliamo muoverci. Questo documento lo redigeremo e lo alleggeremo al DPEF che sarà presentato nei prossimi giorni. Si tratterà di un'impostazione di carattere generale. Del contenuto vogliamo discutere con le regioni, con tutte le parti interessate e, soprattutto, con voi. A settembre, ad ottobre, in linea con il disegno di legge finanziaria, ci sarà un aggiornamento di questo documento sulla base delle reali possibilità di reperimento delle risorse e di un altro studio che dobbiamo fare. Non si può dire soltanto: « Questo non si può fare, quest'altro non si può fare ». Non ho assunto l'incarico di fare il commissario liquidatore: mi sono

assunto la responsabilità di fare il ministro per realizzare un programma di infrastrutture per il paese.

Vogliamo muoverci su due direttrici: il reperimento delle risorse sia nel settore pubblico sia in quello privato. Noi crediamo che il coinvolgimento dei privati possa portare un valore aggiunto al sistema della costruzione delle infrastrutture. Stiamo fissando una serie di incontri al riguardo. Promuoveremo delle gare per l'individuazione dei possibili promotori finanziari per i segmenti di tratta che devono essere realizzati e per i quali, pur essendo indicati come opere prioritarie, non ci sono i fondi.

In alcuni casi siamo già in una fase avanzata di proposta. Mi riferisco, ad esempio, alla regione Liguria. Insieme al presidente Burlando, stiamo ipotizzando un intervento che preveda il coinvolgimento del sistema privato accanto alla parte pubblica per poter risolvere tutti quei nodi e quelle strozzature che ci sono intorno all'area genovese e ligure. Sulla falsariga di questo faremo anche altri lavori, anche altri sistemi di infrastrutture.

Ci preme dire una cosa, e la vogliamo segnalare da subito. Abbiamo rilevato un pericolo che ancora non esiste concretamente, ma che si può intravedere in prospettiva. Il Governo centrale ha fatto e si appresta a fare una serie di infrastrutture nazionali; la stessa cosa stanno facendo le regioni nel loro ambito territoriale. Dunque, vi è la necessità di coordinare il sistema delle infrastrutture pubbliche e pubblico-private che stanno realizzando le regioni con tutto quello che si sta costruendo a livello nazionale, altrimenti si corre il rischio che si realizzino strade e autostrade che non parlano tra di loro o che si duplichino i servizi.

Nel documento che allegheremo al DPEF partiremo da un dato di fatto, rispondendo in parte al centrodestra e in parte al centrosinistra: è oggettivamente riscontrato che la quota sul PIL di investimenti pubblici fissi per infrastrutture materiali e immateriali è in linea con la media europea. Il dato di fatto è questo, quindi, non è che non ci sono stati investimenti; il

problema delicato è che la quantità di investimenti fatti supera la quantità di denaro prevista per quegli investimenti. Anche questo è un fatto oggettivo, così come è oggettivo l'altro dato.

Queste cose sono certificate da un'analisi di cui vi lascio una copia per riflessione. Si tratta dell'analisi degli impegni per i lavori e dei fondi di copertura dell'Anas alla data del 31 dicembre 2005. È un documento dell'Anas — non mio — ed è un po' il documento base. In questo documento, così come certificato in data 6 giugno 2006, risulta: impegni Anas pari a euro 19.026.518.987,37; fondi a disposizione ricevuti per varie ragioni (crediti, contratti e tutte le altre cause per le quali lo Stato o chi altri deve dare qualcosa) pari a euro 15.546.827.327,91. Abbiamo, quindi, il dare e l'avere. Il totale del delta è pari a euro 3.479.691.659,46. Insomma, ci sono 3 miliardi e mezzo di soldi in meno in attivo rispetto agli impegni presi. Questo è il dato.

Il nostro impegno non può che essere quello del buon padre di famiglia, quando si trova con un debito di 3 miliardi e mezzo. La prima questione che dobbiamo approfondire nel documento allegato al DPEF riguarda il modo in cui reperire le risorse affinché l'Anas, per gli impegni che ha preso, realizzi le opere per le quali si è impegnata; questi soldi non ci sono.

È chiaro che 3 miliardi a mezzo di euro vogliono dire un intervento importante in finanziaria, un intervento che non potrà essere risolto in un solo anno. Se si devono impegnare così tante risorse per questo tipo di intervento, è difficile immaginare nuove opere.

Il miliardo di cui si discute è quello che serve per pagare le fatture che, da luglio a dicembre, scadono o quelle che sono già scadute e che riguardano gli appalti in corso. Lo scopo e l'impegno del Governo è di cercare di non fermare neanche un'opera tra quelle che hanno gli appalti in corso. Quando ci si chiede quali opere sì e quali opere no, rispondiamo che non vorremmo fermarne neppure una. Con queste fatture paghiamo la cassa fino a dicembre, ma non vi è dubbio che, per

queste opere, a gennaio si ripropone il problema, se non troviamo i soldi, perché rientrano in quei famosi 3 miliardi e mezzo di euro.

La prima cosa che faremo, pertanto, è cercare di fissare un piano finanziario che corrisponda alla progettualità messa in essere, cantierizzata, contrattualizzata o, comunque, andata a gara, perché i 19 miliardi si riferiscono ad opere cantierizzate, contrattualizzate o comunque relative a gare già effettuate.

Della Brebemi vogliamo discutere o no? È previsto che lo Stato stanzi qualche centinaia di milioni di euro.

Allora, prima di cantierizzare, bisognerà trovare i soldi. Il mio impegno in questo momento è quello di trovare i fondi per risolvere le altre priorità che ancora non sono a gara, sia con il pubblico sia con il privato; sia attraverso la Cassa depositi e prestiti, per quanto riguarda il pubblico, sia attraverso il ricorso al *project financing*, per quanto riguarda il privato; in tutto o in parte, intendiamo intervenire in questo modo.

Lo scenario su cui intendiamo muoverci è uno scenario regionale, nazionale e internazionale. Partendo dalla necessità internazionale per la quale non possiamo non collegarci all'Europa, abbiamo previsto di mantenere l'impegno che l'Italia ha preso con l'Unione europea, Corridoio n. 5 compreso.

In secondo luogo, con riferimento al sistema nazionale, riteniamo prioritario per il sistema delle ferrovie risolvere gli snodi ferroviari nelle grandi città. Certamente, c'è tanto altro da fare, ma se tra tutte le cose da realizzare potessimo raggiungere l'obiettivo di liberare gli snodi di Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli, avremmo risolto grandissimi problemi. Il resto riguarda alcuni segmenti.

I primi soldi a disposizione vogliamo destinarli (mi riferisco al piano ordinario e non all'alta velocità, per la quale esiste un programma) — agli snodi e alla tratta Napoli-Bari, che va sistemata, messa in sicurezza e messa nelle condizioni di poter essere pienamente fruibile. È la tratta ferroviaria che manca per collegare il

Tirreno all'Adriatico. Ciò che c'è oggi è una struttura molto vecchia, obsoleta. Quindi, per il sud abbiamo questa priorità. Per quanto riguarda il nord, dobbiamo assolutamente risolvere i nodi di ferroviari di cui vi ho detto precedentemente.

Per quanto riguarda il MOSE ed il Passante di Mestre, riteniamo che si debba riaprire il dialogo. Ieri ho scritto al Presidente del Consiglio per fissare il « comitato-ne ». È importante ascoltare le voci che, nel frattempo, sono arrivate, per rivedere, pensare e quant'altro. Tutto quello che si può fare, però, non può prescindere da ciò che già è stato fatto, ed il MOSE è stato costruito per il 25 per cento. Se si deve spendere un altro 25 per cento per abatterlo si sarebbero spesi dei soldi per non avere alcunché. Mi pare che non sia un comportamento da buon padre di famiglia.

Devo concludere il mio intervento ?

PRESIDENTE. Stanno per iniziare i lavori dell'aula.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Mi fermo su questo, ma vorrei rispondere a tutti. Se siete d'accordo, possiamo stabilire un dialogo periodico. Io posso venire qui a riferirvi, anche perché avrei da dire tante cose sul sistema delle concessioni.

Precedentemente, l'onorevole Catone mi ha posto una domanda sulla professoressa Torchia: non so chi sia. Nessuno me ne ha mai parlato. L'ho sentita nominare per la prima volta da lei. Se mi chiede cosa ne penso, le rispondo che, come ministero, come rappresentante del Governo, come autorità pubblica per definizione non so di cosa parla. È una notizia che mi ha dato lei, è un *rumour*, è un *gossip*, e come tutti i *gossip* dopo tre volte che si ripete diventa verità. Quindi, me ne preoccupo più di lei.

GIAMPIERO CATONE. Lo dice anche *Milano Finanza*.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Per quanto mi riguarda, so che il vigilante fa il vigilante e che è

difficile vigilare su una concessionaria se metto uno dei miei nel consiglio di amministrazione. Il consiglio di amministrazione governa, non vigila. Semmai, dovrei stare in tutt'altro posto.

Il Ministero si deve occupare di programmazione e di vigilanza. Questo intendo fare. Intendo lavorare affinché ci siano due Anas: una che sia il braccio operativo del Ministero, che vigila e che è del tutto indipendente dall'altra, che gestisce. Chi gestisce non controlla, altrimenti non se ne viene a capo.

Da questo punto di vista, mi sembra davvero un controsenso, mettere una persona nel consiglio di amministrazione. Lo so che la Società Autostrade ce l'ha chiesto, ma io non svendo l'onore del Ministero per trenta denari, né per due membri nel consiglio di amministrazione.

PRESIDENTE. Ministro Di Pietro, la ringraziamo. Comunque, ci vedremo presto.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Devo fornire ancora alcune risposte a delle domande. Ne ho preso nota e risponderò senz'altro.

PRESIDENTE. Lei è stato molto puntuale, abbiamo apprezzato il suo metodo. Lei è venuto in Commissione e ci ha consegnato del materiale. Mi pare che i colleghi abbiano studiato questo materiale e abbiano posto una serie di questioni. Lei ha iniziato un ciclo di risposte, al momento esauriente, ma poiché siamo all'interno di una dinamica che ci porterà a verificare il ruolo della Commissione in rapporto anche all'esecutivo nazionale, la invitiamo — a tal riguardo ci ha dato già la sua disponibilità — a tornare alla ripresa dei lavori dopo la pausa estiva. Credo che avremo anche l'opportunità rappresentata dalla discussione sul DPEF e sulla manovra finanziaria. Ritengo che quello delle infrastrutture e dell'ammodernamento del Paese sia uno dei punti centrali del nuovo Governo.

Il clima e il confronto mi sono sembrati civili e costruttivi. Naturalmente, alcune domande poste riguardano l'altra parte

della discussione, che è in corso, sullo « spaccettamento » del Ministero e sulla divisione delle competenze. Queste angosce e queste domande si risolvono se davvero, accanto ai due Ministeri, oltre che alla divisione dei compiti, vi è una sola politica. Ciò dipenderà, non solo da lei, ma anche dal titolare dell'altro dicastero, che abbiamo già ascoltato.

Siamo ancora agli inizi. C'è una grande disponibilità da parte nostra. Io avrei voluto porle una serie di domande, ma ci rivedremo.

Prima questione: non si distrae su tutto questo percorso della pianificazione. Mi pare che quello con il quale avete raggiunto l'intesa sul concerto sia un giusto equilibrio. Personalmente, sul piano scientifico mi convince moltissimo, perché ci può essere una separazione dei ruoli, ma anche un'unità di intenti operativa che si risolve nella fase della programmazione e forse anche nella fase della gestione.

Vorrei capire bene da dove si riparte in questo processo di pianificazione, se dal piano Bersani oppure dall'impostazione che il ministro dei Trasporti ci ha riferito in questa sede. Noi non ci distraremo, perché, lo ripeto, su tali questioni abbiamo bisogno non di fare letteratura, ma di svolgere anche un ruolo propositivo. Cos'è il nuovo piano? È un assemblaggio di provvedimenti di settore o è una nuova stagione di pianificazione partecipata e democratica?

Noi la conosciamo, io la conosco, so che lei è rigoroso, coerente ed è anche uno che non si distrae. Saremo con lei se, fino in fondo, eserciterà, come ci ha detto, questo ruolo e questa funzione.

Per quanto concerne le altre questioni, mi permetto solo di segnalarle questo tema: crisi Anas, rete nazionale e reti regionali. Abbiamo avuto, dopo la riforma del titolo V della Costituzione, la definizione della rete nazionale in capo all'Anas e le reti regionali. Sono passati cinque o sei anni che hanno visto non solo delle difficoltà finanziarie, ma anche un dibattito che sta riprendendo tra il ruolo centrale dello Stato e quello delle regioni: penso che, nel processo di riconsidera-

zione dei ruoli, occorra rivisitare queste funzioni, questa rete dell'Anas, alla luce delle nuove competenze regionali.

Ricordo che le regioni, in quegli anni, fecero in fretta: diverse regioni fecero bene, altre semplificarono eccessivamente. Io posso parlarle della regione Lazio: in capo alla regione ci sono infrastrutture che sono di valenza nazionale e in capo allo Stato ci sono infrastrutture e reti che sono tipicamente regionali. Rivisitiamola tale questione, perché potrebbe dar luogo anche ad un'operazione che libera risorse e che dà ruoli propositivi all'insieme degli enti locali.

Quando lei parla di risorse pubbliche e di risorse private per far ripartire i cantieri, per far ripartire le opere, naturalmente, ci parla dei promotori finanziari, ma vi è la questione dei concessionari, del *project financing*.

Per quanto concerne le regioni centrali, accanto alle questioni che sono state al centro del rischio chiusura cantieri, il Passante di Mestre, il raccordo di Roma, l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, la invito a riconsiderare, una grande opera che collegherebbe la Liguria, il Lazio e la Toscana: si chiama « Corridoio tirrenico » e rappresenta una questione che è rimasta appesa. È una struttura in concessione: vediamo se si può lanciare un segnale per far ripartire questa grande opera, quantomeno alla profondità di Civitavecchia; poi c'è il nodo di penetrazione a Roma.

Le inviamo questi appunti, chiedendole di fornirci una risposta su tali questioni.

La ringraziamo nuovamente. Lei è stato esauriente e avrà da parte della Commissione una precisa definizione delle autonomie reciproche e il massimo della collaborazione. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16,10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

Licenziato per la stampa
il 3 ottobre 2006.

€ 0,30



15STC0000660