

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. C'è Comiso sì, c'è Augusta, ci sono realtà diverse. In qualche modo, la nostra aspettativa è quella di arrivare a fare « di necessità virtù », ossia riuscire a promuovere questi tipi di trasporti alternativi.

La ferrovia, purtroppo, offre ancora molto poco da questo punto di vista. Quindi, l'alternativa è rappresentata dal trasporto via mare soprattutto, e via aerea.

Vorremmo fare in modo che alla fine di questa emergenza, quando l'autostrada sarà finalmente conclusa e aperta, tali alternative possano anche rimanere nelle modalità di uso. Così facendo, avremo dato un piccolo contributo alla diminuzione del carico dell'88 per cento (fino a qualche giorno parlavo dell'80 per cento), registrato nel 2006, di traffico merci sulla strada, un problema che dobbiamo assolutamente affrontare.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Prima di fornire le risposte, vorrei avere un piccolo crono-programma, per sapere quale sia la tempistica a disposizione. Ognuna delle questioni che avete posto, infatti, avrebbe bisogno di un'audizione, dato che sono tutte importantissime e fondamentali.

Pertanto, dichiaro innanzitutto il mio impegno a tornare in questa sede, per parlare delle singole questioni in approfondimento, qualora lo riteniate opportuno.

In secondo luogo, preciso che svolgerò in 20 minuti un discorso generale, nel quale affronterò ognuna delle questioni che avete posto, ma senza entrare nello specifico.

Per quanto riguarda la Pontremolese, su tale argomento, nella giornata di ieri, abbiamo tenuto una riunione di otto ore, prima e dopo l'incontro ufficiale con tutte le regioni.

ANGELO SANZA. Otto ore per la Pontremolese! Allora ne dobbiamo fare altre, così lei non va in giro per altre cose!

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Evidentemente dedico 24 ore a lavorare.

Ho voluto fare questa precisazione, perché non vorrei che, se qualche tema venisse affrontato in modo veloce, si dica che non ho voluto rispondere. Sono a disposizione per le risposte specifiche.

Posso riassumere per blocchi, per quando ho potuto capire, l'insieme delle questioni che sono state poste.

In primo luogo, si chiede se c'è, e qual è, il rapporto di continuità o discontinuità fra l'attività infrastrutturale di questo Governo e di quello precedente.

In secondo luogo, si domanda quale rapporto ci sia, e in che modo vengano relazionati i rapporti, tra il Ministero dei trasporti e quello delle infrastrutture nello specifico e, più in generale, tra Governo e società che fa capo a FFSS, e per essa RFI e Trenitalia, per gestire il sistema dei trasporti in Italia, con riferimento sia alla parte infrastrutturale, sia - anche se non ne avete parlato - a quella dei mezzi che vi transiteranno. Del resto, si costruiscono le infrastrutture solo se ci passano i mezzi.

Inoltre, se ho capito bene, inquadrando e riassumendo le questioni che sono state poste, si vuole sapere quali strategie sono state applicate nell'individuazione delle attività da porre in essere in concreto e in base a quali ragioni è stata stabilita la suddivisione di opere nel tempo e nelle priorità.

Quindi, all'interno di queste priorità, si chiede quali sono state le ragioni che hanno spinto a compiere determinate scelte tra nord e sud del Paese, fra l'alta velocità e quella tradizionale nel sistema delle infrastrutture.

Si domanda, ancora, quali sono le interrelazioni e come si intende mettere in rete tutto il sistema ferroviario che verrà realizzato, con l'intermodalità e la logistica, a partire da quella ferroviaria, e con le altre intermodalità che si trovano nel territorio.

In proposito, è stato ricordato l'esempio di Guasticce. Oltre a questo, poi, vi è tutta una serie di casi specifici, come quello della Torino-Lione, *general contractor*, la

Pontremolese, il ponte sullo Stretto, Löt-schberg, Sempione, Malpensa e così via. Questo è il quadro della situazione.

Affronterei subito una prima questione, perché mi è stato chiesto specificamente di fornire una risposta in merito, specificando tuttavia che ciò che dirò è solo un quadratino di un disegno più ampio che poi riprenderò. Inserisco tale risposta in uno dei discorsi generali che anticipo.

Nell'individuazione delle opere da realizzare, nelle tabelle A e B sono state segnalate quelle che intendiamo concretizzare nell'immediatezza. Nella tabella A sono comprese le opere che vogliamo completare, perché in corso; e nella tabella B quelle che dobbiamo fare.

Con opere in corso, non intendiamo solo quelle che sono già cantierate, ma anche quelle che dobbiamo cantierare a completamento di quelle che sono in corso.

Le tabelle A e B sotto questo aspetto, quindi, vanno viste nel loro insieme, perché sono quelle che fanno parte del piano operativo finanziato e finanziabile dal 2007 al 2011.

L'onorevole Sanza ha chiesto che fine abbia fatto la Napoli-Bari. Voglio rispondere a tale quesito, sottolineando che, nell'ambito delle priorità delle opere da attuare, abbiamo inserito proprio il raddoppio e la realizzazione della Napoli-Bari, per oltre 100 milioni di euro, come potete leggere nella tabella B. Questa è una delle opere nuove che intendiamo realizzare.

Vorrei immediatamente aggiungere un altro elemento, in risposta ad un'ulteriore domanda che mi è stata posta in precedenza, relativamente al rapporto tra il nord e il sud.

Vi prego di porre la vostra attenzione al fatto che le opere immediatamente cantierabili, che abbiamo individuato come opere prioritarie, si trovano tutte e quattro nel sud. Precisamente, si tratta della Caserta-Foggia, della Bari-Taranto, della Palermo-Messina e del nodo di Palermo, per un totale di 3,6 miliardi di euro, tutti da cantierare.

La tratta Caserta-Foggia è parte integrante della Napoli-Bari, per la quale interveniamo in due momenti. Un primo momento è immediato, perché è stato già progettato, e vi sono già concrete possibilità di dare inizio ai lavori. Per la tratta Caserta-Foggia, mancavano i fondi e l'abbiamo finanziata.

Oltre a ciò, abbiamo il completamento della Bari-Taranto, la Palermo-Messina e il nodo di Palermo. Insomma, le prime quattro opere infrastrutturali nuove che realizziamo si trovano tutte al sud, per un totale di 3,6 miliardi di euro.

In più, siccome abbiamo considerato come opera prioritaria la Napoli-Bari, come trasversale, abbiamo previsto una spesa di circa un miliardo di euro per il momento; poiché non basta, saranno necessari altri fondi. Infatti, come mi insegnate, abbiamo previsto nel PON nazionale, insieme al FAS della regione Puglia, circa 600 milioni di euro, per spostare la stazione e rifare completamente il nodo di Bari che si aggiunge alla Napoli-Bari.

Le opere che potete vedere riportate nella documentazione scritta, quindi, sono fra le priorità. Ebbene, tornando a monte, vengo subito al punto, riservandomi di approfondire le parti specifiche in un'altra audizione.

Per quanto riguarda il rapporto tra quello che sta facendo questo Governo e quello che ha fatto il precedente, dobbiamo intenderci chiaramente. Le infrastrutture sono quelle. A volte sento dire, giustamente, che dobbiamo invertire la rotta, che dobbiamo cambiare metodo, che dobbiamo sapere bene che cosa vogliamo fare. Se da Roma vogliamo andare a Firenze, non possiamo passare per Napoli. Non c'è niente da fare! In sostanza, intendo dire che le infrastrutture che servono al Paese sono quelle, punto e basta. Non occorrono Berlusconi o Prodi per saperlo. Un qualunque camionista sa quali sono le infrastrutture viarie, ferroviarie e via dicendo di cui c'è necessità.

Il mio problema è stato quello non di inventare nuove infrastrutture, ma di cercare di dare ad esse uno schema logico di priorità rispetto alla coperta a disposi-

zione. Peraltro, devo dire - e lo avete riconosciuto anche voi - che la coperta che abbiamo messo a disposizione per le infrastrutture, soprattutto per quelle ferroviarie, è importante. Infatti, tra il decreto-legge del 2006, quello del 2007, la finanziaria del 2007 e quella del 2008 abbiamo previsto somme importanti per realizzare sia la rete tradizionale, sia la rete alta velocità/alta capacità.

Ciò non vuol dire che in precedenza non fossero state previste delle somme da spendere per tali scopi. Dei fondi erano stati stanziati anche negli anni passati; anzi ne abbiamo prevista una quantità maggiore, in considerazione del fatto l'anno scorso c'erano delle scadenze dovute al contenzioso apertosi con l'Unione europea, la quale aveva previsto che il reperimento dei fondi per realizzare l'alta velocità/alta capacità non poteva essere più considerato una fonte di risorse che non rientrasse nel debito pubblico. Una volta stabilito questo, si è dovuta soddisfare la necessità di riportare tutti i fondi all'interno del bilancio, tant'è che l'anno scorso, solo per ripianare l'impegno assunto con ISPA, che era stato messo fuori bilancio, sono stati messi a bilancio 7,8 miliardi di euro di indebitamento dello Stato.

Definite, dunque, le infrastrutture da realizzare, abbiamo cercato di indicare delle priorità. Aggiungo che nell'ideale immaginario anche il ponte sullo Stretto di Messina è un'opera da realizzare.

C'è chi lo vuole realizzare e chi no; c'è chi ha ritenuto di doverlo considerare come prioritario e chi, come noi, ha ritenuto che non può ora essere valutato come prioritario. All'interno del centro sinistra, sapete bene che ci sono forze politiche che vogliono realizzare il ponte e altre che sanno che non lo possono comunque fare e che è inutile porsi il problema, perché ci sono altre urgenze più imminenti di questa. Stabilito questo, l'abbiamo messo da parte.

Ricapitolando, quindi, quali sono le opere che abbiamo pensato di realizzare? Perché abbiamo inserito nel documento scritto le quattro tabelle? Questo è stato

fatto, proprio per evidenziare che sappiamo e riconosciamo che tutte le opere debbono essere realizzate.

Quindi, non si tratta di continuità tra Governo di destra e Governo di sinistra, ma di continuità di una strada. Del resto, alla strada non interessa essere di destra o di sinistra. Un pezzo di strada bisogna ben farlo.

Ebbene, in quest'ambito abbiamo voluto sottolineare che tutte queste opere sono importanti per il Paese. Al contempo, tuttavia, abbiamo voluto far presente che ci assumiamo la responsabilità di indicare quali tra esse possiamo realizzare subito, quali sono da fare comunque, anche se non ci riusciremo - ci assumiamo la responsabilità di dirlo, senza mentire al Paese, ripetendo che le realizzeremo, senza poi avere i soldi necessari - e quali dovrebbero essere fatte, ma oggi non possiamo essere inserite neanche in un programma a medio termine, perché 190 miliardi di euro rappresentano una decina di finanziarie. Quindi, onestamente, non possiamo neanche immaginarle. Questa è la ragione in base alla quale abbiamo compiuto le nostre scelte.

Allora, questa è continuità con il precedente Governo o discontinuità? Valutate voi. Noi, di certo, abbiamo individuato le attività da porre in essere, considerando innanzitutto il completamento delle opere già iniziate. Completare l'opera, per non buttare a mare anche ciò che è stato già iniziato, la riteniamo una norma di buon senso, da buon padre di famiglia.

In secondo luogo, abbiamo scelto alcune priorità. Tra queste, lo ripeto, nella nostra valutazione, abbiamo dedicato un forte impegno per il sud.

Alcune delle opere che lanciamo partiranno già quest'anno, essendo state inserite nel decreto-legge. Rispondo, con l'occasione, anche ad un'ulteriore domanda che mi è stata posta: mi è stato domandato se le somme presenti nel decreto-legge siano a completamento o a variazione del programma. Ebbene, quelle somme sono di cassa, e quindi non modificano il programma. Le somme stanziare nel decreto-legge di quest'anno, della

settimana scorsa, non incidono sulla variazione della programmazione, in quanto servono per intervenire sulle opere in corso. Inoltre, i pagamenti devono essere effettuati entro il 2007.

Grazie a quella disponibilità, abbiamo la possibilità di aprire i primi cantieri. Peraltro, tutti i cantieri che ho citato li dobbiamo aprire nel 2008. Anzi, per alcuni di essi, in particolare per il nodo di Palermo, speriamo di poter anche anticipare l'apertura.

In quel caso, si tratta di tre lotti. Un lotto è ancora in discussione, dopo essere stato approvato in via definitiva, è stata chiesta una modifica (una galleria che consentisse l'interramento di una parte che passa dentro la città). Tuttavia, gli altri due lotti, quello iniziale e quello finale, possono essere realizzati.

Mi è stato inoltre chiesto, sempre in linea generale, quale sia la ragione che ha portato a questa apparente cattiva distribuzione tra alta velocità e reti tradizionali, e se essa sia da individuare nel fatto che per la prima vengono spesi più soldi per la prima che per le seconde. Ebbene, questo è vero, ma non in virtù di una continuità con il precedente Governo. La spiegazione di tale situazione è data dal fatto che, mentre la rete tradizionale deve essere mantenuta, messa in sicurezza e gestita, quella ad alta velocità deve essere costruita, realizzata. A questo sono dovuti i maggiori costi. È nell'ordine naturale delle cose che le ferrovie di oggi siano strutturate in un modo molto diverso rispetto alle precedenti, per le quali bastava posizionare due binari.

Le strade ferrate di oggi devono essere fatte in modo tale da sopportare e supportare, in estrema sicurezza, treni ad alta capacità e ad alta velocità importanti.

In questo discorso entra quello relativo ai costi, un tema al quale è necessario prestare attenzione. Senz'altro, i nostri costi sono di molto superiori a quelli di altri Paesi. Ciò è dovuto ad una fisiologia e ad una patologia del sistema. Tuttavia, la patologia del sistema non implica, come conseguenza il non agire. Posto che è necessario sottoporsi ad un'operazione

chirurgica, non si può decidere di non farla, perché fa male. Certo, si può cercare di evitare il dolore, ma non si può evitare l'operazione in sé, perché altrimenti si va incontro ad una situazione peggiore: si potrebbe morire.

Si è creato un sistema patologico di aumenti indiscriminati di costi, ma questo non può avere come conseguenza quella di fermare il lavoro. Questa equazione non la possiamo accettare.

Pertanto, abbiamo istituito e reso efficiente il servizio per l'alta sorveglianza all'interno del Ministero delle infrastrutture. Nel regolamento che abbiamo predisposto, a seguito dello « spacchettamento » fra i due ministeri, è stata costituita e approvata una nuova direzione generale di vigilanza e controllo che interloquisce con una serie di entità e organi dello Stato, primo fra tutti l'Alto commissario per la lotta alla corruzione. Sono ormai giornaliere le interazioni che hanno luogo fra noi e gli uffici dell'Alto commissario per la lotta alla corruzione.

Noi stessi abbiamo creato, all'interno del ministero, un ufficio di ispezione e vigilanza che abbiamo messo *on line*, in comunicazione con il Ministero dell'interno, con il Ministero delle finanze, con l'Alto commissario. Noi stessi siamo, quasi quotidianamente, interlocutori delle varie autorità preposte in altri campi, compresa quella giudiziaria.

Numerosi degli interventi che vedete in termini di esiti, di verifiche e controlli derivano anche da notizie di reato che forniamo noi stessi.

Questa è la patologia, ma c'è una fisiologia nel costo ulteriore e superiore, dovuta anche al fatto che l'alta velocità, in questi anni, si è trasformata in uno strumento che ha consentito a tutte le realtà territoriali interessate di avanzare richieste di ogni tipo.

Attraverso l'alta velocità, dunque, si sono realizzate tante altre opere, importanti per il sistema Paese, ma che non dovevano essere messe a carico dell'alta velocità e delle grandi opere, stradali ed infrastrutturali che devono essere realizzate. Alcune di esse servono come com-

pensazione ambientale, altre come compensazione *tout court*. È un uso cittadino, un uso italiano: non ho detto abuso, ma uso. Non l'ho considerato tra le patologie, ma tra le fisiologie. Tuttavia, quando si va a fare il calcolo finale, si nota che se costruire un'opera costa 100, è necessario spendere 110 a causa di tutto ciò che si deve realizzare intorno ad essa.

È giusto che si costruiscano tali opere, basta che se ne prenda atto e che non si criminalizzi chi le realizza, dicendo che costano troppo. Se si chiede di realizzare un campo sportivo, questo non è un problema, ben venga, ma si prenda atto che un'opera del genere è cosa ben diversa da un'infrastruttura.

Vengo al secondo dei punti che mi interessa trattare. Quanto agli altri - lo ripeto - sono disponibile a tornarci. Ora però voglio lanciare un tema fondamentale e delicato. Dico questo, con tutta l'assunzione di responsabilità che mi compete.

Vi è una questione ferroviaria, intesa come strutture societarie, che è necessario affrontare. In base alla mia esperienza, credo di poter dire che il sistema, per come è strutturato adesso, non solo non risponde ed è in violazione delle direttive europee, ma non è neanche funzionale alle esigenze concrete del Paese. Inoltre, spesso, vi è conflitto di interessi fra le varie società che si realizzano.

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Bravo!

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Lo ripeto, dico questo, assumendomene la responsabilità. Non si tratta di uomini, è una questione di modello, che dobbiamo affrontare tutti insieme, senza scannarci tra destra e sinistra. Dobbiamo assumerci la responsabilità tutti insieme di riconoscere che è ora di mettere mano a questa storia.

Del resto, dobbiamo considerare questa *holding* FFSS, che ha interesse al piano industriale, ma che con me non ha mai parlato di questo argomento.

Mi è stato chiesto qual è il piano industriale e qual è il rapporto. Ebbene, non ho avuto ancora il piacere di ricevere

questo documento; se lo leggo, è perché sono abituato cercare la polvere sotto al tavolo, ma questo è un altro discorso. In ogni caso, lo ripeto, sul piano formale dei rapporti, non ho conoscenza del piano industriale.

Vi posso assicurare però che - questo ve lo dico con estremo senso di responsabilità - il contratto di programma che leggete nella documentazione (e la concessione che abbiamo sottoscritto) non è il contratto di programma presentato dall'amministratore Moretti. Il contratto di programma che RFI e FS mi hanno presentato era diverso da quello che voi leggete, perché questa volta l'ho imposto io, l'ho fatto io, e ho respinto quello che mi è stato proposto. Mi assumo la responsabilità di quello che affermo.

Il contratto di programma l'abbiamo ideato e scritto e abbiamo preteso che venisse realizzato presso il Ministero delle infrastrutture. Naturalmente, abbiamo seguito gli ordini, o meglio le direttive, del Ministero dei trasporti.

Tengo a ribadire che il Ministero dei trasporti predispone un piano generale e indica come intende realizzare l'intermodalità. Personalmente, credo in questo e porto rispetto.

Sapete che cosa penso? Ribadisco che sono convinto che se il Ministero dei trasporti e il Ministero delle infrastrutture fossero unificati, sarebbe meglio.

Inoltre, grazie all'alto senso di responsabilità con cui stiamo affrontando questo impegno, ad oggi non abbiamo patologie di rapporti, ma solo fisiologie. Anzi, abbiamo un dialogo continuo e costruttivo. Piaccia o non piaccia, la situazione è questa.

Le stesse persone che lavorano da una parte all'altra svolgono le loro funzioni tranquillamente, senza litigare fra di loro. Sembra strano, ma è così.

Dunque, il problema non riguarda i rapporti, ma la funzionalità del sistema. Pertanto, credo che, se ci fosse un solo ministero, sarebbe meglio. Anzi, i colleghi sanno che sarei ben disposto anche a passare il mio scettro al Ministro Bianchi. Dico questo in una sede ufficiale e potrei tranquillamente ribadirlo in altre sedi.

CESARE CAMPA. C'è sempre la Presidenza del Consiglio!

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Se mi fate delle domande, io rispondo. Vi assicuro che non mi tirerò indietro. Non l'ho mai fatto.

Come dicevo, ritengo che sia ora di capire se questo « contenitore ferrovie » debba esistere e che cosa debba fare. Fino a quando esiste questa sovrastruttura rispetto a RFI, a Trenitalia e ad altri soggetti, essa deve realizzare il suo piano industriale e, quindi, deve far quadrare i suoi bilanci, che non sempre corrispondono alle esigenze che RFI, come struttura figlia, presenta.

È chiaro che non posso accettare la logica per cui, come adesso sta accadendo, si intende proporre un nuovo soggetto da affiancare a Trenitalia per avere le nuove tratte. Non posso subire una situazione del genere, senza interloquire. Del resto, se tale soggetto acquisisce le tratte più appetibili e a me rimangono le altre, come faccio a far funzionare le ferrovie e la rete? È troppo semplice diventare gestori e fare propria la Torino-Milano, ad esempio, perché rende, mentre tutte le altre strutture non vanno da nessuna parte!

Personalmente, dunque, ho già avanzato agli organi competenti una mia proposta molto semplice. Sono convinto che FFSS sia una sovrastruttura e che RFI debba fare il gestore della rete e, come tale, debba rispondere direttamente al Ministero dell'economia e delle finanze, per quanto riguarda la proprietà, e ai ministeri competenti - mi auguro al ministero competente - per quanto riguarda le responsabilità di gestione.

Tutti gli altri soggetti, Trenitalia compreso, se la giocano in concorrenza per vedere chi offre di più e meglio per pacchetti di proposte che è il ministero a mettere in gara, e nei quali c'è una parte di polpa, ma anche una di osso. Quindi, i concorrenti eventuali faranno i loro calcoli per valutare la possibilità di partecipare o meno. Del resto, non credo che sia una

grande idea quella di spolpare sempre lo Stato e lasciargli gli indebitamenti e le attività a perdere.

In conclusione, sotto questo aspetto, vi posso assicurare che il contratto di programma che è emerso non è figlio del piano industriale, ma è *ex se* e non guarda al piano industriale delle Ferrovie. Il nostro contratto di programma attiene a quello che serve al Paese.

Per darvi un'idea della situazione, vi dico che alle dieci di ieri sera eravamo ancora a discutere della questione del nodo di Palermo. Quando abbiamo predisposto il decreto-legge della scorsa settimana, infatti, ho posto, come condizione, quella di far partire subito dopo tale opera, dal momento che è fondamentale.

Si diceva che relativamente al nodo di Palermo era tutto a posto e che si stava realizzando. Invece, per un anno vi ho ripetuto che si trattava chiaramente di una bugia, perché non c'erano i soldi necessari. D'altra parte, ho anche detto che lo avrei realizzato io. È passato un anno, ma ancora non è pronto. Quindi, a questo punto, non posso più limitarmi a dire che non l'avete fatto voi, perché mi trovo nella stessa situazione una situazione delicata.

Abbiamo stanziato i fondi e, adesso, ogni giorno, viene sollevata una questione. È chiaro che fino a quando abbiamo questa sovrastruttura che guarda ad altri interessi, ossia ai piani industriali di funzionalità dell'azienda e non del Paese, si corre il rischio che delle opere non vengano avviate o lo siano indipendentemente dalla volontà politica.

Per questa ragione, la questione è stata posta nelle competenti sedi e ce ne stiamo occupando. Voi mi avete chiesto notizie in merito. Credo non sia sufficiente avere approvazioni o critiche, se ci darete anche suggerimenti, consigli e, soprattutto, decisioni parlamentari, potremo lavorare insieme e cercare di risolvere i problemi.

In quest'ambito, quindi, come vedete, la legge obiettivo è quella struttura secondo cui abbiamo rimesso in fila le opere da realizzare - rispetto a quello che aveva fatto il precedente Governo - secondo uno

schema di priorità, dividendole per tabelle. Pertanto, quel che prima era una massa indistinta, informe di opere, oggi ha una continuità e una consequenzialità.

Per quanto riguarda il sud, come ho detto, la scelta tra alta velocità e rete tradizionale dipende dalla differenza di funzione. Alcuni casi specifici, come quello della Pontremolese, sono stati risolti.

Nell'incontro finale che abbiamo avuto con tutte e tre le regioni (Toscana, Emilia e Liguria), nonché con il Ministero, RFI ed anche Astaldi, abbiamo convenuto che per la Pontremolese, entro fine anno, il CIPE approverà il progetto completo. Lo scorso anno sono stati stanziati dei soldi, per realizzarne la progettazione, che è stata completata e ci è stata consegnata a giugno di quest'anno. Noi l'abbiamo inviata per i prescritti pareri dei Ministeri dei beni culturali, dell'ambiente e via dicendo, pareri che sono già stati espressi.

La Pontremolese, quindi, passerà al CIPE tra la fine di ottobre e l'inizio di novembre. Inoltre, entro fine anno, la progettazione completa, con i fondi previsti nell'articolo 965 sarà approvata. Poi sarà indetta la gara per la progettazione definitiva, fatta per blocchi. Trattandosi di diversi miliardi di euro ed essendoci altre priorità ancor più impellenti della Pontremolese, non possiamo prevedere di realizzarla nell'immediato. Tuttavia, vogliamo cominciare da subito a mettervi mano. Quindi, individuiamo dei lotti progressivi e successivi, nell'ambito dei quali ci sarà anche un apporto finanziario che sarà dato dall'Autorità portuale di La Spezia e dalle regioni interessate. Quindi, la realizzazione della Pontremolese è parte dei nostri programmi, tanto è vero che arriverà al CIPE prima della fine dell'anno.

Sempre in questo quadro, quanto al primo tratto in costruzione affidato all'impresa Astaldi, c'è una grossissima questione che riguarda il contenzioso, ancora una volta, dovuto al fatto che esiste una società ferroviaria che decide cosa fare e quando. Noi, come Governo, riteniamo che la Pontremolese vada completata, anche se sappiamo che la società ferroviaria non intende inserirla fra le sue priorità, per-

ché, evidentemente, in base alla logica del profitto, essa non rende nel breve tempo.

Noi riteniamo, invece, che sia funzionale al rapporto Adriatico-Tirreno e, soprattutto, che sviluppando il porto di La Spezia e collegandolo poi con la parte est, questa possa produrre un valore aggiunto.

PRESIDENTE. Ministro, la prego di concludere. Non abbiamo più tempo, essendo imminenti votazioni in Assemblea.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Vorrei far intendere che l'appalto è bloccato, perché si suppone che nell'area dove sta lavorando la Astaldi siano seppellite numerose bombe post-belliche. Dunque, dobbiamo prevedere un'assegnazione a parte, per risolvere il problema. A tal riguardo avrei altre cose da dire, ma purtroppo non abbiamo tempo.

In ultimo, la questione relativa all'interporto di Guasticce, come lei sa, è stata portata al CIPE la settimana scorsa ed è stata approvata. Quindi, i lavori sono andati avanti.

Con tutto il rispetto per le altre urgenze che ognuno ha ritenuto di segnalare, credo che le risposte in merito le troverete nel piano prioritario del DPEF, ivi comprese il Sempione-Löetschberg. Come avete potuto vedere, con riferimento agli interessi che abbiamo per Löetschberg, abbiamo realizzato la bretella Arcisate-Stabio. Inoltre, stiamo completando tutte le infrastrutture cominciate intorno a Malpensa, perché riteniamo che, indipendentemente dall'interesse o meno di Alitalia, Malpensa sia una realtà quasi completata, dunque preferiamo finirla, piuttosto che lasciarla a metà.

PRESIDENTE. Prendiamo l'impegno di riconvocare i signori ministri...

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Ricordo la domanda del collega Lovelli.

MARIO LOVELLI. Sulla revoca dei contratti con il *general contractor* per l'alta velocità.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. C'è una legge che stabilisce che i contratti sono revocati.

MARIO LOVELLI. Avevo chiesto se ci fosse l'intenzione di reintervenire su quella norma di legge.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Allo stato, c'è una legge.

Ho avanzato una proposta di reintervento su quella norma di legge, che ho chiesto venisse inserita anche all'interno della legge finanziaria. Tuttavia, quella norma non poteva essere inserita in finanziaria, in quanto norma programmatica, e non di finanziaria.

Siamo in attesa della decisione del Consiglio di Stato, che dovrebbe intervenire entro questo mese. Vedremo se il Consiglio di Stato darà ragione a loro o al Governo, in relazione alla legittimità o meno di quel provvedimento, compatibilmente con la procedura comunitaria.

MARIO LOVELLI. Decide adesso?

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Il Consiglio di Stato dovrebbe emanare la sentenza entro il mese di ottobre e la Corte di giustizia europea, credo, entro novembre.

PRESIDENTE. Nel ringraziare i signori ministri e tutti i commissari che hanno rivolto domande con il dono della sintesi, ci assumiamo l'impegno di riconvocare in audizione i signori ministri su questioni specifiche che meritano ulteriori approfondimenti.

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 11,05.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. COSTANTINO RIZZUTO

*Licenziato per la stampa  
il 13 novembre 2007.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

