



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 10

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL GOVERNO SULLA
RICOGNIZIONE DEL CIPE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLA
LEGGE OBIETTIVO

(Le comunicazioni del Governo sono state svolte anche nella seduta del 24 gennaio 2007).

47^a seduta: martedì 30 gennaio 2007

Presidenza della presidente DONATI

I N D I C E**Seguito delle comunicazioni del Governo sulla ricognizione del CIPE sullo stato di attuazione della legge obiettivo**

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 10 e <i>passim</i>
BRUTTI Paolo (<i>Ulivo</i>)16, 17, 19
CICOLANI (<i>FI</i>)10, 12, 13
FILIPPI (<i>Ulivo</i>)	3
* GOBBO, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri .	8, 10, 11 e <i>passim</i>
PALERMO (<i>RC-SE</i>)	5
PISTORIO (<i>DC-PRI-IND-MPA</i>) .	10, 11, 12 e <i>passim</i>
VICECONTE (<i>FI</i>)11, 15, 17

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana-Partito repubblicano italiano-Indipendenti-Movimento per l'Autonomia: DC-PRI-IND-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-L'Italia di mezzo: Misto-Idm; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

Interviene il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri Gobbo.

I lavori hanno inizio alle ore 15,35.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito delle comunicazioni del Governo sulla ricognizione del CIPE sullo stato di attuazione della legge obiettivo

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito delle comunicazioni del Governo sulla ricognizione del CIPE sullo stato di attuazione della legge obiettivo, sospese nella seduta del 24 gennaio scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Ricordo che nel corso della precedente seduta il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri Gobbo ha riferito sulla ricognizione del CIPE in ordine allo stato di attuazione della legge obiettivo e che su tali comunicazioni si è già aperto il dibattito.

FILIPPI (*Ulivo*). Ritengo innanzitutto doveroso rivolgere un ringraziamento al sottosegretario Gobbo per la disponibilità e l'attenzione che sta dimostrando nei confronti della nostra Commissione. Il lavoro svolto costituisce sicuramente un'utile ricognizione dell'avanzamento dei lavori delle opere pubbliche. Tale ricognizione rappresenta dunque una sorta di fotografia, magari da aggiustare, ma certo da acquisire. Ciò che è più importante sottolineare, anche in ragione delle osservazioni svolte nella precedente seduta, è il fatto che tale ricognizione sia condivisa. A me personalmente poco importa se essa, come segnalava nel suo intervento il senatore Martinat, sia stata compiuta alla fine della precedente legislatura. È importante piuttosto che vi siano elementi di corrispondenza e soprattutto di condivisione.

La sensazione che deriva dal dibattito fin qui registrato è comunque quella di una discussione che suscita in me poco entusiasmo. Siamo di fronte a dati oggettivi che devono semplicemente essere acquisiti: il fine di questa discussione non può essere quello di tirare la coperta da una parte o dall'altra a proposito di quanto è stato realizzato, per stabilire se sia poco o tanto. Ovviamente questo lo verificheremo alla fine di questa legislatura: credo sia importante piuttosto riscontrare parametri oggettivi comunemente condivisi. Sarebbe assolutamente fuorviante dare una lettura

politichista di elementi che hanno, per loro natura, aspetti di tecnicità e di oggettività. Se poi ci sono aspetti da migliorare o osservazioni da compiere rispetto alla ricognizione compiuta, sarà bene farlo.

Ciò che mi preoccupa maggiormente è invece il fatto che nella legge obiettivo, o comunque nel contenitore in cui è inquadrata la realizzazione delle opere previste, mancasse una selezione delle priorità. Questo è il punto su cui maggiormente dobbiamo concentrare la nostra attenzione spogliandoci, per quanto possibile, da una divisione tra due parti politiche che ovviamente hanno visioni diverse, ma che non sono assolutamente opposte. Credo dunque che sarebbe utile definire delle priorità in qualche modo condivise. È evidente che non esiste una totale identità di veduta, ma è anche vero che se, ad esempio, guardiamo all'ammodernamento infrastrutturale del Paese, non posso pensare che esistano due disegni assolutamente opposti. Credo ci siano piuttosto elementi di corrispondenza, almeno parziale, e delle priorità comuni e condivise e che dunque il lavoro che la Commissione dovrebbe affrontare, nell'interesse generale del Paese, è proprio quello volto ad individuare una fascia di interventi e di infrastrutture la cui realizzazione sia ritenuta strategica e prioritaria per il Paese.

La competizione tra i due schieramenti è certo salutare e corrisponde all'interesse dei cittadini, ma ritengo sia utile definire parametri oggettivi e poi misurarsi sulla capacità di realizzazione mostrata in ogni singola legislatura, sulla quantità delle risorse assegnate e sui tempi di realizzazione. La preoccupazione maggiore che avverto – e mi rivolgo anche, data la contingenza del momento, alla coalizione di maggioranza di cui faccio parte – riguarda l'assenza di visione strategica nella selezione delle priorità. Proprio su questo aspetto vorrei fosse maggiormente concentrata la nostra attenzione.

Ci sono aspetti che, francamente, anch'io ho necessità di comprendere meglio: ho infatti avvertito nel dibattito e nella lettura dei tabulati forniti, elementi di incongruenza che intendo segnalare e che poi nella replica del Sottosegretario saranno certamente chiariti e meglio precisati. Un aspetto è quello relativo alla distinzione netta tra le opere in stadio di progettazione e quelle invece in fase di gara o di affidamento. La legge obiettivo, se ricordo bene i suoi elementi essenziali, prevede che parte della progettazione sia già affidata a chi poi compirà l'opera. Dunque non riesco a comprendere pienamente la distinzione tra la progettazione, l'affidamento e la gara.

Voglio porre una domanda che potrà sembrare banale, ma che riguarda un argomento su cui desidero maggiori informazioni. Vorrei dunque chiedere come sia possibile, visto che la ricognizione viene compiuta dal CIPE, dalla Ragioneria dello Stato, dal Ministero delle infrastrutture, che all'interno della legge obiettivo siano state previste opere di fatto non finanziate. Il CIPE non dovrebbe essere l'organismo che sostanzialmente verifica e accerta la copertura finanziaria delle opere? Su questo vorrei avere dei chiarimenti.

PALERMO (RC-SE). Dai dati che abbiamo ascoltato nel corso della precedente seduta, contenuti nella relazione del sottosegretario Gobbo – che vorrei ringraziare per la chiarezza e l'essenzialità nell'esposizione – emerge con tutta evidenza che la legge obiettivo non ha raggiunto lo scopo che si era preposta. Essa avrebbe dovuto rendere più efficaci gli interventi infrastrutturali. I dati, come diceva prima il collega Filippi, sono oggettivi e ci dicono che solo lo 0,7 per cento delle opere previste è stato realizzato e questo è un importante elemento di riflessione. La cosa ancora più grave è che oltre il 70 per cento delle stesse non ha una copertura finanziaria. Ciò conferma la preoccupazione che il lungo elenco di opere promesse avesse in realtà uno scopo prevalentemente propagandistico. Ciò è particolarmente grave perché contribuisce ad accrescere il senso di sfiducia che i cittadini nutrono nei confronti di chi li governa: promettere delle opere che non è possibile realizzare crea ulteriore disagio per la cittadinanza.

Vorrei associarmi alla domanda del collega Filippi e chiedere dunque come mai il CIPE – che dovrebbe verificare la compatibilità e la fattibilità economica e finanziaria degli interventi, cioè la reale copertura e la coerenza dei piani e dei programmi di investimento – negli anni ha sempre più frequentemente approvato delibere tecniche, cioè senza un piano di copertura. Nel 2001 mi pare che la copertura fosse del 100 per cento; nel 2005 abbiamo invece il 90 per cento di delibere tecniche, ovvero senza copertura. Vorrei sapere come ciò sia possibile e da quali meccanismi derivi ciò, ovvero, secondo l'idea che lei, signor Sottosegretario, si è fatto, se ci sono dei meccanismi insiti nella stessa legge obiettivo che hanno consentito il determinarsi di questa situazione.

Infine vorrei porle due domande più specifiche. Ho notato che nella tabella che ci ha fornito non sono indicati alcuni degli interventi previsti e ricompresi anche tra le priorità infrastrutturali concordate tra il ministro Di Pietro e le Regioni. Mi riferisco, ad esempio, alla tratta ferroviaria Ferrandina-Matera, al collegamento Matera-rete ferroviaria nazionale: come mai, signor Sottosegretario, quest'opera non è riportata nella tabella?

Infine, considerando la situazione abbastanza drammatica nella quale ci troviamo, vorrei sapere se esiste realisticamente, secondo lei, la possibilità di realizzare altre opere, come, ad esempio, l'alta capacità Napoli-Bari.

PRESIDENTE. Signor Sottosegretario, vorrei rivolgerle anch'io alcune domande.

Dalla lettura dei dati emerge che, a fronte di una spesa complessiva ipotizzata in 173 miliardi di euro, nella delibera n. 130 del 6 aprile 2006 è indicata una copertura di 58 miliardi: sostanzialmente, il riferimento contenuto nell'allegato infrastrutture che abbiamo avuto modo di esaminare, seppure molto rapidamente, nel mese di luglio. Nell'attuale ricognizione effettuata dal CIPE, invece, è indicata una copertura di 36 miliardi, realistica ed assolutamente certificata. Credo che tale indicazione sia il risultato anche della richiesta di un più autonomo giudizio, formulata da questa

Commissione proprio nell'ambito del parere espresso in occasione dell'esame dell'allegato e del DPEF. Nello stesso documento, inoltre, si parla di risorse da confermare per 8,9 miliardi di euro, che ovviamente farebbero aumentare la quota complessiva delle disponibilità a 45 miliardi circa. Vorrei allora capire, innanzitutto, a cosa esattamente si riferiscono le risorse da confermare, dal momento che 8,9 miliardi di euro rappresentano una somma davvero significativa, nonché quale previsione sia possibile fare in ordine alla loro valutazione per il futuro.

La seconda questione riguarda, invece, un aspetto più complesso. La legge obiettivo ha chiarito che, accanto all'opera principale, è possibile includere nella lista opere ad essa collegate, ovviamente di stretta necessità. Nel decreto legislativo n. 190 del 2002 è stato chiarito che le opere connesse alla principale devono essere presentate in occasione del progetto preliminare. È accaduto, però, che in sede di approvazione di alcuni progetti preliminari, la lista estesa delle opere connesse non è stata evidenziata. *A posteriori* si è inoltre sviluppato un complesso dibattito territoriale per chiarire se alcune infrastrutture di tali dimensioni fossero o meno da considerare connesse all'opera principale e, di conseguenza, se rientrassero o meno nell'ambito di applicazione delle procedure della legge obiettivo.

Per essere più esplicita, cito soltanto due casi su cui è in corso il dibattito, nel quale io stessa sono stata coinvolta al fine di chiarire se si tratti o meno di opere incluse nell'ambito di applicazione della legge obiettivo. Colgo l'occasione per porre il quesito anche a chi, come il CIPE, gestisce di fatto le procedure della legge obiettivo.

Mi riferisco, in primo luogo, al grande raccordo anulare padovano (GRAP) connesso al passante di Mestre, in base alle parole del DPEF. In occasione del progetto preliminare per il passante di Mestre, tuttavia, il GRAP non è stato inserito nella lista delle opere connesse che, invece, riguardava esclusivamente – come è scritto nella delibera che ho esaminato con cura – le opere delle Province di Treviso e di Venezia più strettamente proiettate sull'infrastruttura principale.

Un altro caso è quello della variante alla strada statale Emilia, tra Cesena e Forlì, indicata come opera connessa alla famosa E45-E55 Ravenna-Venezia, ma rispetto alla quale, tuttavia, non è possibile stabilire con chiarezza, in base al progetto preliminare, fin dove arrivi l'opera principale né, soprattutto, le opere ad essa connesse.

Dico questo perché credo ci si potrebbe ritrovare con una lista di opere incluse nella legge obiettivo più ampia rispetto a quella di cui stiamo discutendo. Si rende pertanto necessario un chiarimento al riguardo, anche perché le procedure sono diverse a seconda che un'opera si collochi o meno all'interno della legge obiettivo, con la conseguenza che gli stessi enti locali sarebbero evidentemente coinvolti o non coinvolti in modi completamente diversi. In particolare, mi chiedo se il CIPE, attraverso un'esatta ricognizione delle opere connesse, possa, magari anche non immediatamente, quantificarne i costi, oltre a prevedere quali tra

esse effettivamente ricadano all'interno della legge obiettivo o non siano connesse con la principale.

Ho avuto modo di apprendere – lei stesso, signor Sottosegretario, ne ha parlato nella precedente seduta – che il Presidente del Consiglio, proprio sulla base della ricognizione che ci è stata presentata, ha inviato una lettera ai Ministri competenti e ai Presidenti di Regione, chiarendo – banalizzo ovviamente le parole del Presidente – che il perimetro entro cui svolgere il confronto per la selezione debba essere riferito a quel documento. Poiché stiamo naturalmente parlando di un perimetro finanziario, mi chiedo se ci sarà lo spazio per un confronto di merito sull'utilità delle opere incluse od escluse dalla legge obiettivo per arrivare poi a predisporre una lista di quelle effettivamente necessarie. Pensiamo, ad esempio, al caso dell'alta capacità Napoli-Bari, già citato dalla senatrice Palermo. Si tratta di un progetto che anch'io ritengo di grande rilevanza, che tuttavia, non essendo stato inizialmente individuato nella legge obiettivo, perché nato successivamente, non rientra in quel perimetro.

Non voglio polemizzare in questa sede sulle opere incluse o meno nella legge: il problema che si pone ora con forza al Governo dell'Unione, e sul quale dovranno essere date risposte, riguarda la scelta delle opere più utili da includere nella legge obiettivo. Vorrei che fosse garantita una certa libertà rispetto a tale scelta, attraverso l'individuazione di criteri leggibili e trasparenti sui quali, come abbiamo chiesto anche a luglio, le Commissioni competenti siano chiamate, in sede consultiva, ad esprimere un parere.

L'ultima domanda che intendo porre riguarda il futuro della legge obiettivo. Il programma dell'Unione è chiaro: si chiede il superamento delle procedure della legge obiettivo, preso atto che, in buona parte, esse non hanno funzionato e si chiede, altresì, una selezione tra le opere inserite nella lista, al fine di far decollare le infrastrutture che la coalizione dell'Unione ritenga più urgenti e prioritarie, nell'ambito di opere in qualche modo già annunciate, ma non realizzate. Vorrei pertanto sapere quando il CIPE ed il Governo intendono procedere in tal senso.

Abbiamo avuto modo di apprendere che vi è stata una prima ricognizione, svolta dal ministro Di Pietro, che ci è stata trasmessa per conoscenza e che io stessa ho provveduto a comunicare immediatamente ai membri della Commissione. Le chiedo quali tempi si prevedono per la presentazione di eventuali proposte di modifica normativa al Governo e per arrivare ad impostare il lavoro in modo che punti a selezionare le infrastrutture che servono al Paese. In proposito, ricordo che oggi comunque si pone la delicatissima questione di un Ministero separato, per cui le relative competenze sono riferite a due diversi Ministeri.

Personalmente sono quindi curiosa di capire i modi e i tempi di tali attività normative

Queste erano le domande che volevo porre. I colleghi che desiderano intervenire possono iscriversi a parlare.

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Signora Presidente, onorevoli senatori, ringrazio ancora la Commissione per l'invito e l'ospitalità. Cercherò di rispondere il più chiaramente possibile ai quesiti che mi sono stati posti.

È importante premettere alcuni ragionamenti. L'idea di avere una legge obiettivo, cioè una legge *ad hoc* per la realizzazione delle grandi infrastrutture, non è sbagliata. Quello delle infrastrutture è un tema drammatico per il nostro Paese e la ricerca di un meccanismo di accelerazione degli investimenti in questa direzione è molto importante, mentre poco importa che tale meccanismo assuma il nome di legge obiettivo.

Certo, la legge si è rivelata complessa nella sua gestione per problemi forse di scrittura della norma, di interpretazione, di gestione. In parecchie occasioni ho trovato difficoltà ad interpretare completamente anche decisioni contenute in documenti preparati dalla segreteria del CIPE nonostante io abbia un ottimo rapporto di amicizia con il mio predecessore. Nonostante molte volte mi sia rivolto a lui per interpretazioni autentiche, ho avuto difficoltà a capire esattamente cosa si fosse voluto fare.

Loro si rendono conto che il problema era quello di dotarsi di un quadro di riferimento. Tale quadro prevedeva prima la conoscenza di tutto quanto fosse conoscibile (poi preciserò che alcuni contorni di questi confini non sono esattamente definiti né definibili) e poi di cominciare a dare regole di comportamento che, onestamente, soprattutto alla fine della scorsa legislatura non erano state molto seguite. Infatti, ogni ipotesi o progetto scaturito da volontà e proposte anche a livello locale è stato inserito.

Ho rilevato, infatti, che con l'ultima delibera ricognitiva e con le delibere di massima, assunte solamente in linea tecnica senza finanziamento, una legge con degli obiettivi finiva per diventare una legge onnicomprensiva. Infatti, purché ci fosse un progetto, questo era inserito in un calderone senza relazione alcuna con le risorse disponibili.

In questo senso, ritengo di avere ottenuto un risultato positivo mentre un altro non l'ho ancora assolutamente ottenuto, pur augurandomi che la situazione si vada dipanando. Il risultato positivo è stato di andare a verificare, in effetti, quante e quali delibere formalmente assunte dal CIPE avessero creato qualche forma di obbligazione per il Governo, considerando anche le delibere del CIPE solo in linea tecnica, cioè senza finanziamenti, come delibere creati obbligazioni che in un certo modo potevano comportare oneri a carico dello Stato e delle casse pubbliche.

Questa fornisce la famosa cifra magica di 91 miliardi di euro, cifra che deve essere considerata esclusivamente come un perimetro finanziario. La lettera di Prodi deve essere interpretata (ed essendone io l'estensore, posso darne un'interpretazione abbastanza autentica) nel senso di fornire un perimetro finanziario di obbligo dello Stato, obbligato quindi nei confronti di terzi per 91 miliardi di euro, per cui può essere chiamato a rispondere in qualche modo di questa cifra. Dal momento che questi miliardi non sono in cassa (potremo in seguito discutere se l'ammontare presente è del 40, del 50 o del 60 per cento) e poiché questo è un obbligo dello Stato, che si tramanda di Governo in Governo e di legislatura in le-

gislatura, è importante un'azione di responsabilità per non dovere infine pagare delle inadempienze.

Trattandosi di un perimetro finanziario, si può proporre tutto a patto di indicare la provenienza delle risorse. Si può proporre l'introduzione di qualsiasi nuova opera, considerando però che esiste già un obbligo di 91 miliardi e che in nessun modo possiamo caricare le generazioni future di obblighi ancora superiori a questi già molto significativi.

Il risultato di cui sono abbastanza soddisfatto è la definizione di un perimetro finanziario responsabile nei confronti delle generazioni future. Non abbiamo ancora raggiunto il secondo *step*, reso peraltro più complicato dalle decisioni alquanto scoordinate della scorsa legislatura, relativo alle priorità vere e proprie.

L'allegato al DPEF non era nient'altro che la ricognizione delle delibere CIPE assunte a ogni titolo, quindi anche in linea tecnica. Era la fotografia aggiornata e adattata di una delibera CIPE onnicomprensiva del mese di aprile del 2006, dalla quale nasceva la cifra di 173 miliardi di euro.

Il Ministro delle infrastrutture ha poi compiuto dei sopralluoghi in tutta l'Italia cercando di raccogliere le priorità. A questo punto è mancato un senso di responsabilità a livello locale da parte di tutti i soggetti interessati. Il Ministro, avendo da un lato 91 miliardi di impegni di spesa (più o meno coperti) e dall'altro 173 miliardi di impegni teorici, è rientrato, dopo aver chiesto l'indicazione delle priorità, con impegni per 200 miliardi. A nessun livello, da parte di nessuna Regione o autorità locale, si è manifestato il senso di responsabilità di indicare priorità vere e proprie e, al contrario, il Ministro è rientrato con richieste superiori. Tali richieste, in qualche caso, riguardano opere a mio parere importanti e strategiche, quale quella che vorrebbe unire Napoli a Bari. Frequentando abbastanza quelle zone del Mezzogiorno, sono assolutamente consapevole dell'importanza di un'opera del genere. Noi abbiamo una serie di priorità addirittura superiori a quelle definite (che sono già molto ampie) in quello che sostanzialmente è un libro dei sogni.

Quanto detto concerne l'inquadramento più generale del tema. Dal momento che le domande in qualche caso si incrociano, cerco di dare loro un ordine con le risposte. In un caso, mi si chiede se il perimetro della legge obiettivo comprenda anche le cosiddette opere collegate. Mi sono posto tale quesito sin dall'inizio, in quanto mi sono trovato di fronte ad un caso concreto relativo al famoso passante di Perugia, che forse qualcuno di voi conosce. Esisteva in questo caso una serie di opere collegate: prima era stata deliberata una parte dell'opera, perché sussistevano delle opere collegate sulle quali non c'era l'accordo del Ministero dei beni culturali; quindi, era stata fatta una seconda delibera; intanto, il passante di Perugia era stato rimandato indietro dalla Corte dei conti. La vicenda era dunque molto complicata e mi sono così reso conto dell'esistenza di una serie di opere collegate.

La mia risposta riguardo all'inclusione nel perimetro finanziario delle opere collegate è molto pragmatica: laddove previste nelle delibere, le

opere sono considerate collegate. Se non sono previste nelle delibere non sono considerate opere collegate.

CICOLANI (*FI*). Ma se le opere sono previste, a che livello accade tutto questo? È possibile che intervengano opere ad un certo punto della procedura?

PRESIDENTE. Il testo della legge obiettivo chiarisce questo punto. In particolare l'articolo 3 del decreto legislativo n.190 del 2002 prevede che le opere connesse, necessarie alla costruzione delle opere principali, siano solo quelle presenti nel progetto preliminare.

Anch'io, infatti, ho cercato di orientarmi in questa babele di norme. In effetti, la definizione fa riferimento alla presentazione del progetto preliminare. In caso contrario, sarebbe bizzarro che queste opere non ci fossero alla partenza del progetto per poi comparire nella fase finale.

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Spesso, però, le opere collegate sono spuntate *in itinere* e forse esse avevano anche senso. Sto cercando di svolgere una relazione molto tecnica, poiché a mio parere questo è l'unico modo di affrontare seriamente il tema.

Abbiamo ancora una questione da affrontare, quella delle priorità. Al momento, in maniera molto pragmatica, sto applicando il criterio del «prima arrivato-prima servito», che non è esattamente la cosa migliore da fare. Non sono soddisfatto di un simile criterio per l'individuazione delle priorità infrastrutturali ma, in attesa che le priorità vengano definite, cerco di mandare avanti le opere già avviate e in stato di avanzamento, utilizzando a tal fine quel famoso fondo di accelerazione degli investimenti nel quale vogliamo far confluire risorse provenienti da opere in ritardo addirittura nella progettazione. L'intento è di sfruttare tali risorse, altrimenti inutilizzate, per realizzare le altre opere.

Personalmente sto cercando di far lavorare la segreteria del CIPE con l'obiettivo di spostare le risorse e le disponibilità finanziarie in ordine di tempo e di priorità. Mi rendo conto che è un modo burocratico e piuttosto discutibile di operare ma, posto che mi trovo di fronte ad un problema drammatico di investimenti pubblici e alla necessità di cercare di mandare avanti il sistema pubblico delle infrastrutture, oggi come oggi questa mi sembra l'unica strada possibile.

Riguardo agli altri temi, vorrei rispondere ad alcune delle domande poste la volta precedente perché sono collegate ad altre avanzate oggi. Mi riferisco in particolare alla questione delle opere in gara e di quelle in fase di progettazione.

PISTORIO (*DC-PRI-IND-MPA*). Riflettevo sul tema della tempistica e sul criterio adottato: chi arriva prima prende i soldi. Lei ha già espresso il suo imbarazzo dichiarando che questo criterio non la soddisfa e quindi

non aggiungo altro, ma anche noi siamo un po' perplessi. Magari sarebbe opportuno stabilire criteri diversi e non basarsi unicamente sul tempo.

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. L'alternativa è bloccare opere già avviate. Il problema non è basarsi unicamente sul tempo, ma non possiamo tenere fermi i soldi perché tutto è in uno stadio di progettazione di cui non si capisce bene la fase. Sono ossessionato, in senso keynesiano, dal fatto che alcune risorse sono disponibili (anche se non ci sono i 91 miliardi necessari) e la Ragioneria generale dello Stato afferma che, a fronte di una spesa maggiore, è ancora possibile staccare degli assegni. Quindi, abbiamo una certa disponibilità di risorse, ma non ci sono cantieri aperti. Onestamente l'Italia non è tutta un cantiere ma è tutta un progetto.

VICECONTE (*FI*). Bisogna riconoscere però che prima del Governo Berlusconi c'era solo un 10 per cento di progetti. Non si deve affermare che in questi cinque anni non è stato fatto nulla.

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Personalmente sono dispiaciuto per il fatto che esistono risorse, in realtà poche, in misura superiore ai cantieri realmente aperti. Sarà colpa della burocrazia, delle autorità locali, di chi volete – certamente qualcuno è responsabile – ma resta il fatto che vi sono risorse che in questo momento consentono di accelerare la spesa in infrastrutture e sarebbe un delitto non utilizzarle. Attualmente, non avendo la possibilità di fare leva su criteri diversi, se un progetto è pronto e in fase di realizzazione, lo mando avanti. Questo, per quanto mi riguarda. Personalmente all'interno del CIPE non voto e mi limito a scrivere il verbale.

Per quanto concerne la distinzione tra opere in gara e opere in stadio di progettazione – questione che mi interessa in prima persona – la classificazione proviene dalla struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e fotografa lo stato di attuazione dell'opera in quel momento. La definizione «gara» indica solo che è in atto appunto una procedura di gara. Il progetto sottostante può essere preliminare, definitivo, esecutivo. Per le opere di maggiore rilevanza, ove è stata utilizzata la figura del *general contractor*, la gara nella maggior parte dei casi si riferisce ad un intervento in fase di progetto preliminare. Il *general contractor* è tenuto a definire sia il progetto definitivo che quello esecutivo. Quindi, tutte le opere classificate in tabella come gara potrebbero essere inserite nel campo progettazione. Questo sposterebbe i dati. Infatti, in seguito a questa operazione gli interventi considerati in stadio di progettazione passerebbero da 55 a 61 miliardi, con una differenza di 6 miliardi.

PISTORIO (*DC-PRI-IND-MPA*). Questi sei miliardi a quali progetti vengono imputati?

GOBBO, *segretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Non lo so, occorre andare a vedere all'interno delle tabelle.

PISTORIO (*DC-PRI-IND-MPA*). Ho il forte dubbio che questi miliardi siano imputati ad un solo progetto, quello del ponte sullo Stretto di Messina. Mi risulta che la gara non sia stata sospesa e nemmeno la procedura. Il *general contractor* sta lavorando per ottenere l'esecutivo, almeno così è stato dichiarato ufficialmente.

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Può darsi, anche se a mio avviso la procedura è interrotta. Mi riservo comunque di approfondire la questione.

PISTORIO (*DC-PRI-IND-MPA*). Il Ministro però ha dichiarato – ed è stato riportato su tutti i giornali – che non vuole pagare la penale e quindi l'importo va computato. Non parliamo di una cifra da poco, ma di 6 miliardi.

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Il ponte sullo Stretto, nei conti che ho a disposizione, viene preso in considerazione. Abbiamo anche un problema di contenziosi e da questo punto di vista occorre considerare l'entità della responsabilità pubblica per minimizzare l'onere dello Stato.

PISTORIO (*DC-PRI-IND-MPA*). Quando parlate degli obblighi dello Stato per possibili contenziosi, immagino che abbiate preso certe cautele, il che dovrebbe comprendere anche questa.

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Certamente.

CICOLANI (*FI*). Visto che il decreto Bersani ha apparentemente placato la questione chiudendo i contratti relativi alle tratte ad Alta Velocità affidate nel 1991, sospese nel 2000 e riaffidate nel 2002, bisogna capire se i progetti dell'Alta velocità e del ponte sullo Stretto vanno considerati o meno avviati e quindi come valutare il relativo contenzioso. Questi temi, infatti, caratterizzeranno l'intera legislatura e ciò va detto affinché resti a verbale.

Ogni volta che prendiamo decisioni di questo tipo sappiamo che possono insorgere contenziosi di valore immenso. Il Sottosegretario ha parlato di debiti nei confronti delle future generazioni, in realtà dobbiamo parlare di centinaia e centinaia di milioni di euro di possibile contenzioso per ogni contratto. C'è chi ritiene che il beneficio che ne deriverà sia superiore al contenzioso che si pagherà, ma questo è tutto da vedere perché il contenzioso è certo e a causa sua la realizzazione di queste opere verrà ritardata per anni. Vi saranno ricorsi al TAR che impediranno all'amministrazione

di procedere ad ulteriori affidamenti perché una parte prevalente del conenzioso sarà quella del titolo dell'avente diritto a realizzare le opere.

In realtà – e concludo perché non mi aspetto che il Sottosegretario possa rispondermi su tale punto dal momento che ha già detto di non saperlo – ciò fa parte di un disegno complessivo che, essendo finalizzato a non procedere alla realizzazione delle opere pubbliche, adotta anche questi strumenti per indebolire il sistema e impedire di fatto che le opere vengano realizzate. Questo è il disegno politico.

Quindi parliamo delle opere come se le dovessimo davvero realizzare, ma in realtà una parte del Parlamento non le vuole fare e si comporta di conseguenza. Comunque non mi aspetto risposte su questo argomento.

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Almeno in parte posso dare una risposta a quanto chiesto dal senatore Cicolani. Proprio per senso di responsabilità ho fatto lo sforzo di definire il perimetro delle obbligazioni. Rispetto ad un perimetro pari a circa 173 miliardi di delibere tecniche assunte dal Governo precedente, ho potuto individuare che le delibere assunte dal Governo precedente hanno un perimetro inferiore e quindi il mio tentativo era quello di circoscrivere il pericolo, che pure potrà esserci.

Voglio sottolineare però che nessuna delle opere comprese nel perimetro dei 91 miliardi è in discussione.

CICOLANI (FI). Per definire il perimetro dei 91 miliardi è stato considerato il 100 per cento delle opere o i 4/5? Le obbligazioni potrebbero essere addirittura attinenti ai 4/5.

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Ho considerato il 100 per cento delle delibere.

CICOLANI (FI). Quindi, in realtà, le obbligazioni potrebbero essere inferiori.

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Potrebbero essere inferiori. Ho considerato il 100 per cento delle delibere e ho cercato di circoscrivere il perimetro. Ho cercato di fare fronte a questa situazione così come ho precedentemente spiegato.

Mi è stata rivolta una domanda a proposito del fatto che, in base alla legge obiettivo, la gara dovrebbe essere espletata solo dopo l'individuazione della copertura. La legge obiettivo, in realtà, non esclude che per opere di una certa complessità la delibera del CIPE approvi e quantifichi l'intero progetto individuando le relative risorse, ma si limiti ad assegnare la copertura solo per una parte funzionale, un lotto dell'opera. In questo caso la procedura di gara avviene solo per la porzione (o lotto) di opera effettivamente coperta con il finanziamento assegnato. In seguito farò un esempio in proposito. Gli interventi in questione risultano quindi limitati nella loro totalità: sono solo parzialmente coperti, pur essendo in fase

di gara per il lotto finanziato. È un caso già verificatosi: ad esempio per la metropolitana di Napoli le risorse finanziarie non erano sufficienti. È stato così presentato un progetto alternativo che prevedeva la diminuzione del numero di fermate della metropolitana e che consentiva quindi di completare il percorso tra i due capolinea senza fare fermate intermedie. Questo stralcio era coperto finanziariamente dalle risorse disponibili ed è stato approvato dal CIPE recentemente, se non erro nel mese di novembre.

Voglio aprire in proposito una parentesi. La presidente Donati ha chiesto che cosa si intenda per risorse che devono essere confermate. Si tratta, in larghissima parte, di risorse pubbliche, ma locali. Ad esempio, per quanto riguarda il caso della metropolitana di Napoli, si parlava di una delibera con cui la Regione avrebbe cofinanziato l'opera. Nelle lettere si faceva riferimento a tale delibera, ma essa non era stata ancora formalmente assunta. L'*iter* dell'opera, finanziata anche dallo Stato, è stato sbloccato nel momento in cui – il giorno prima della delibera del CIPE – la Giunta regionale si è riunita e ha approvato la suddetta delibera, mettendo a disposizione le risorse. Si tratta dunque di risorse (che possono anche essere private) di cui abbiamo conoscenza, ma della cui effettiva disponibilità non abbiamo la compiuta certezza. I casi di questo tipo possono essere numerosi, perché molte delle decisioni assunte prevedono anche finanziamenti locali o – lasciatemi usare questa espressione – millantano l'esistenza di finanziamenti locali. Sono dunque di questo tipo le risorse che abbiamo definito come risorse da confermare.

Quanto al ponte sullo Stretto, per il momento esso è ancora in linea teorica compreso nella ricognizione compiuta nel 2006, anche se è stato definanziato con il decreto legge n.262 del 3 ottobre 2006, convertito nella legge n.286 del 24 novembre 2006. Esso risulterebbe coperto da risorse private, ma a mio parere tale definizione è, perlomeno, ambigua. Il 40 per cento delle risorse private, infatti, deriva da RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e dall'ANAS. Chi tra i miei predecessori ha inserito risorse delle Ferrovie dello Stato e dell'ANAS tra le risorse private, forse ha sbagliato tabella.

A proposito di quello che stavo dicendo prima, consentitemi una battuta. Credo che nella vostra attività dobbiate tenere conto di un libro della collana Penguin, che non è stato ancora tradotto in italiano, dal titolo «*How to lie with statistics*» ovvero «Come fregare con la statistica». È un libricino di 150 pagine che spiega come si possono manipolare i numeri, i grafici e le tabelle a seconda che si voglia ottenere un risultato piuttosto che un altro.

PISTORIO (*DC-PRI-IND-MPA*). La ricostruzione che ho appena sentito a proposito del ponte sullo Stretto mi sembra più vicina alla realtà. Questo mi consente dire alcune cose.

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Quanto alle domande sulle priorità e su progettazione, gara, affi-

damento e copertura finanziaria delle opere, mi sembra di avere già dato risposta.

Quanto alle delibere tecniche esse sono quelle non coperte, senza finanziamento. Non sono comprese nella nostra ricognizione alcune opere importanti ma, pur non essendo comprese, esse potranno benissimo essere prese in considerazione. Quello che viene stabilito con la lettera del presidente del Consiglio Prodi è un vincolo finanziario. Essa ci sprona a non assumere ulteriori impegni se non dopo avere verificato la possibilità che alcune delle opere messe in cantiere vengano ritirate senza far nascere dei contenziosi.

Quanto al futuro della legge obiettivo (per rispondere alle domande rivolte su questo tema, in particolare dal Presidente), domani si terrà presso la Biblioteca chigiana, al quarto piano di Palazzo Chigi, una riunione tecnica nel corso della quale verranno vagliate definitivamente tutte le osservazioni provenienti dai vari Ministeri coinvolti dalla legge obiettivo. Si sono già tenute, a questo proposito, diverse sedute. Essa sarà coordinata dalla segreteria del CIPE e al termine della riunione verrà presentato un elaborato in due colonne che, da un lato, riporta il contenuto della legge obiettivo e, dall'altro, le possibili integrazioni e modifiche alla legge stessa che potranno essere suggerite sulla base dell'esperienza dei vari Ministeri. Questo documento di ricognizione tecnica verrà immediatamente consegnato al Ministero delle infrastrutture che ha il potere di attivare proposte di modifica della legge obiettivo, anche se alcuni di questi interventi potrebbero essere proposti già nei prossimi Consigli dei ministri. Mi risulta che il Ministero delle infrastrutture stia già lavorando in questa direzione con delle proposte che, se dovessero essere quelle circolate nei precedenti Pre-consigli dei ministri, sono condivise dal tavolo tecnico. Non dico di più perché la competenza non spetta a me, ma al Ministero delle infrastrutture.

Mi sembra dunque di avere risposto a tutte le domande poste nella seduta di oggi. Rimane solo un punto importante che mi preme sottolineare e riguarda le risorse aggiuntive: non so se nella precedente seduta tale argomento sia stato compiutamente definito. È stato chiesto infatti se ci siano risorse aggiuntive. La risposta è positiva in quanto sono stati deliberati, nella legge finanziaria per il 2007, 8,1 miliardi per l'alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli fino all'anno 2021 e 3,2 miliardi per la Rete ferroviaria tradizionale per il periodo 2007-2008. Inoltre, con un particolare meccanismo di recupero sugli interessi, sono previsti 100 milioni di euro l'anno per la legge obiettivo a decorrere dal 2007, per gli anni 2008 e 2009, che comunque sono in grado di movimentare un volume di investimenti pari a 3,4 miliardi di euro.

Sostanzialmente ci sono risorse aggiuntive.

VICECONTE (FI). Sono previste nella finanziaria per il 2007?

GOBBO, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Sì, sono risorse aggiuntive indicate in finanziaria che non aumen-

tano il perimetro dei 91 miliardi di euro, ma permettono in una certa misura, nell'ambito del perimetro, di aumentare il livello di copertura o di ridurre la scoperta di quei famosi 91 miliardi.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Signor Sottosegretario, vorrei esprimere sostanzialmente alcune preoccupazioni che, se possibile, troveremo poi il modo di far conoscere anche all'intero Governo.

La prima riguarda il fatto che quando il centro-destra approvò la legge obiettivo, l'opposizione sollevò un problema che rimane ancora oggi: cioè, fare una legge per le grandi opere, in direzione diametralmente opposta a quanto da lei affermato – lo dico perché lei lo ha sostenuto in modo esplicito – è sbagliato. In tal modo, infatti, innanzitutto si spiazzano gli investimenti, nel senso che una legge simile, prevedendo particolari agevolazioni per gli investimenti relativi alle grandi opere, finisce per favorirli rispetto agli investimenti per le opere minori: si registra, così, uno spiazzamento degli investimenti. Inoltre, poiché la maggior parte delle imprese e delle stazioni appaltanti italiane è orientata alle opere medio-piccole (i costruttori e i Comuni), è chiaro che con una legge simile si avvantaggiano soltanto i grandissimi costruttori e le municipalità, le Province e le Regioni, di maggior peso che hanno possibilità di fare questo tipo di progetti. Ciò spiega anche perché il Sud sia rimasto così indietro. Si tratta di un aspetto che va dunque corretto.

La seconda questione riguarda il fatto che le procedure previste dalla legge obiettivo sono più semplici per le grandi opere, rispetto alle piccole. Anche questo è assurdo: infatti, per le opere che hanno un più devastante impatto ambientale sono previste procedure abbreviate, mentre per quelle che invece hanno un impatto ambientale più ridotto, trattandosi di opere minori, sono contemplate procedure più complesse. Bisogna allora trovare una giusta via e prevedere un'unica procedura che possa applicarsi all'autostrada come anche alla superstrada, alla grande galleria a due fornici, come pure a quella piccola con un solo fornice. Non si possono avere due diversi sistemi.

Ho capito soltanto adesso – non lo avevo compreso la volta scorsa ed esprimo, pertanto, una profonda contrarietà al riguardo – che i 91 miliardi di euro non sono un perimetro finanziario, ovvero una somma entro la quale far ricadere diverse opere, sapendo di non poter superare quella soglia; in verità, signora Presidente, si tratta invece di opere ben individuate. Questo ci è stato riferito.

PISTORIO (*DC-PRI-IND-MPA*). Si tratta di obbligazioni.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Sì, sono opere rispetto alle quali esistono obbligazioni.

Si è detto ancora che le risorse dell'ultima legge finanziaria servono non a realizzare opere diverse da quelle rientranti nel perimetro dei 91 miliardi, ma a dare maggiore certezza di copertura finanziaria alle opere incluse entro quel perimetro. Dico questo perché, come sostiene Giuseppe

Flavio, una volta venne un uomo che si chiamava Lunardi, che predispose un piano di opere per 173 miliardi di euro che noi ci troveremo davanti fino al 2021: personalmente non riesco ad accettarlo e, se qualcuno mi dice che così sarà, dichiaro che non sono d'accordo.

Ritengo, poi, che sarebbe opportuno finanziare singoli lotti, piuttosto che intere infrastrutture, prevedendo dunque risorse, ad esempio, non per la Salerno-Reggio Calabria, ma per finanziare per intero il maxi-lotto numero uno, due o tre, funzionalmente operante, nel senso cioè che, una volta completata, l'opera possa essere aperta al traffico.

VICECONTE (*FI*). Ma per la Salerno-Reggio Calabria è così.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Non è così. Ho fatto l'esempio del quadrilatero di penetrazione Umbria-Marche. L'opera – e credo che si sia ben operato in tal modo – è stata divisa in due maxi-lotti, per ciascuno dei quali si sono svolte due distinte gare. Entrambi i lotti, però, sono stati finanziati al 50 per cento in base di gara e questo non si dovrebbe poter fare perché è chiaro che, se non si trova il restante 50 per cento delle risorse, non si può completare il primo maxi-lotto, funzionale alla realizzazione del secondo, con la conseguenza di una realizzazione soltanto parziale delle opere stesse.

Infine, recentemente avete discusso, in modo anche molto animato, della questione relativa alla direttiva sulle concessioni autostradali. È chiaro che, una volta varata la direttiva del CIPE, le convenzioni autostradali vengono stipulate in base alla direttiva, che stabilisce le tariffe, individuando i criteri per definirle e il modo in cui esse variano, in relazione al traffico, all'inflazione ed agli investimenti. Tuttavia, poiché il decreto-legge convertito in dicembre prevedeva che le convenzioni uniche venissero trasferite alle Commissioni competenti per il parere, senza fare alcun riferimento all'uniformità, ad una direttiva generale del CIPE, delle due l'una: o non viene emanata la direttiva CIPE e si trasmettono le convenzioni alle Commissioni in modo da poterle esaminare, oppure, dal momento che le convenzioni sono stipulate in base alla direttiva, si trasmette alle Commissioni la direttiva stessa, in modo che possa essere esaminata e si possa esprimere il relativo parere. Non ha senso, infatti, che il CIPE si vincoli in base ad una sua direttiva per poi trasmettere alla Commissione le convenzioni concluse in base alla stessa: a quel punto, infatti, non potremmo certo dire che le convenzioni dovrebbero essere definite in modo diverso da quanto indicato nella direttiva del CIPE.

È chiaro che, non essendo coinvolti in un giudizio sulla direttiva CIPE, non saremmo poi in grado di dare un valore sostanziale ai pareri eventualmente espressi sulle convenzioni autostradali che ne seguono.

PISTORIO (*DC-PRI-IND-MPA*). Vorrei riuscire ad essere ironico, signora Presidente. Citando l'esempio del ponte sullo Stretto, penso che ci troviamo di fronte ad una vicenda paradossale.

Tra le contraddizioni dell'attuale Governo c'è anche quella per cui il dottor Ciucci, che era ed è presidente della società Stretto di Messina spa e che ha costruito la soluzione tecnico-finanziaria per la quale l'ANAS è considerata alla tregua di un soggetto privato (e nel 40 per cento di capitali privati sono presenti, appunto, ANAS, come anche RFI spa), è adesso anche presidente dell'ANAS, per scelta dell'attuale Governo.

Cosa accadrà allora? Il dottor Ciucci, come presidente della società Stretto di Messina spa, dovrebbe difendere quella soluzione, facendo conferire risorse all'ANAS, in quanto soggetto privato: la contraddizione, però, si riverbera anche sulla questione dei 91 miliardi di euro.

Lei ci ha correttamente spiegato, e personalmente l'ho molto apprezzato, che quella somma rappresenta quanto si ricava in termini di obbligazioni, in base alle delibere del CIPE: i 91 miliardi di euro non sono quindi uno spazio finanziario che è possibile governare, non ci sono 91 miliardi di disponibilità per cui si può reinventare un programma di opere pubbliche. Abbiamo un perimetro finanziario vincolato ad alcuni investimenti oltre che ingessato, e questo significa che dovremo raggiungere la consapevolezza che sulle opere strategiche di un Paese non si può cambiare ad ogni cambio di maggioranza.

Mi avvio a conclusione per poi arrivare a trattare dell'ex ministro Lunardi, che non devo difendere perché all'epoca non sedevo in Parlamento e non sono vincolato ideologicamente o politicamente alle sue scelte.

È importante comprendere che sulle strategie di un Paese, quali quelle concernenti le grandi opere, non è possibile invertire le direttrici fondamentali ad ogni legislatura. Su questioni del genere un cambio radicale della programmazione strategica costituisce un anello di debolezza straordinario per il Paese, rischiando il contenzioso e incertezze sulle risorse. Questa è una difficoltà oggettiva. Detto ciò, comprendo che un Paese non possa restare legato al sistema Lunardi e alle battute sulle progettazioni. L'esempio del ponte sullo Stretto mi serve quale paradigma di queste contraddizioni ma, in conclusione, sulla vicenda rischiamo di pagare tutti perché sussistono delle incertezze gravissime.

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Senatore Pistorio, esprimo la mia soddisfazione in quanto lei sta, in questo momento, esprimendo apprezzamento per l'operato del Governo che cerca di tenere fede, nei limiti del possibile, ad impegni assunti solo per senso di responsabilità ancorché in molti casi non condivisi. Sui contenuti naturalmente possiamo discutere però mi premeva molto risponderle, anche se avrei potuto liquidarla con la battuta biblica di Caino, che al Signore dice: «Io non sono il custode di mio fratello».

Condivido pienamente la sua richiesta ma la lettura letterale della norma prevede qualcosa di diverso. Le convenzioni devono essere inviate ogni volta, come nel caso della convenzione per la Asti-Cuneo deliberata nella stessa giornata della direttiva CIPE.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). La deliberazione della convenzione Asti-Cuneo, approvata nella stessa giornata della direttiva CIPE, è avvenuta in coerenza con la direttiva stessa?

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. La deliberazione della convenzione è stata messa all'ordine del giorno dopo. In effetti, all'ordine del giorno risultava prima la convenzione sulla Asti-Cuneo e poi l'approvazione della direttiva e, per questo motivo, abbiamo invertito l'ordine del giorno.

Riguardo al perimetro, esso è finanziario nella misura in cui tutti i soggetti interessati mostreranno senso di responsabilità. Faccio ancora un esempio biblico: quando le due mamme si presentano a Salomone con un bambino, egli chiede loro se vogliono mezzo bambino a testa. Similmente, esistono delle Regioni che preferiscono avere mezzo bambino a testa.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). È possibile che qualcuno, a livello del CIPE, decida che tale opera della Regione Sicilia non si realizza e che si utilizzano i soldi relativi per realizzare un'opera della Regione Sardegna?

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Non è possibile. Piuttosto, è possibile constatare cartolarmente che una Regione non ha adempiuto a tutte le prescrizioni relative ad un'opera nei tempi previsti e dichiararla decaduta. La realizzazione dell'opera non costituisce più un obbligo per il Governo e quei soldi sono versati nel fondo di accelerazione.

PRESIDENTE. Ringrazio il sottosegretario Gobbo per la sua disponibilità e per il contributo offerto ai lavori della Commissione.

Dichiaro concluse le comunicazioni del Governo.

I lavori terminano alle ore 16,30.

