

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

AUDIZIONE DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE  
E DEI TRASPORTI IN MERITO ALL'INDIVIDUAZIONE  
DELLE GRANDI OPERE DA INSERIRE NEL PIANO DI  
RILANCIO DELLE INFRASTRUTTURE

3<sup>o</sup> Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 18 DICEMBRE 2001

---

**Presidenza del presidente GRILLO**  
**indi del vice presidente PEDRAZZINI**

## INDICE

**Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in merito all'individuazione delle grandi opere da inserire nel piano di rilancio delle infrastrutture**

PRESIDENTE:	
– GRILLO (FI) . . . . .	Pag. 3, 10, 25 e <i>passim</i>
– PEDRAZZINI (LNP) . . . . .	35
BRUTTI Paolo, (DS-U) . . . . .	17, 32, 33 e <i>passim</i>
* CICOLANI (FI) . . . . .	21
* CREMA (Misto-SDI) . . . . .	19
DONATI (Verdi-U) . . . . .	12, 15, 31 e <i>passim</i>
* FABRIS (Mar-DL-U) . . . . .	10, 11, 27
LUNARDI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti . . . . .	3, 11, 14 e <i>passim</i>
MONTALBANO (DS-U) . . . . .	16
PEDRAZZINI (LNP) . . . . .	23, 28, 29
PEDRINI (Mar-DL-U) . . . . .	15, 32
VISERTA COSTANTINI (DS-U) . . . . .	23

*N.B. L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.*

*Sigle dei Gruppi parlamentari del Senato della Repubblica: Alleanza Nazionale: AN; CCD-CDU: Biancofiore: CCD-CDU:BF; Forza Italia: FI; Lega Nord Padania: LNP; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Gruppo per le autonomie: Aut; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti Democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto-Lega per l'autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma.*

*I lavori hanno inizio alle ore 11,15.*

### **Presidenza del presidente GRILLO**

#### *PROCEDURE INFORMATIVE*

#### **Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in merito all'individuazione delle grandi opere da inserire nel piano di rilancio delle infrastrutture**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in merito all'individuazione delle grandi opere da inserire nel piano di rilancio delle infrastrutture, che ringrazio per essere venuto in questa sede e al quale do la parola.

*LUNARDI.* Ritengo utile prospettare in questa sede un primo bilancio di quanto il mio Dicastero ha fatto in questi primi sei mesi perché ritengo che il lavoro finora svolto sia quanto meno un primo concreto segnale della volontà di tutti di realizzare quell'offerta infrastrutturale organica che il Paese richiede ormai da molti anni.

Sono convinto, infatti, che l'approvazione della legge obiettivo finalmente potrà concorrere ad annullare in modo decisivo l'assurda logica del non fare, l'assurda catena di irresponsabilità che, ad esempio, ha fatto sì che nel nostro Paese si spendessero 205 mila miliardi di lire in meno rispetto agli altri dell'Unione Europea nell'ultimo decennio in interventi di infrastrutturazione primaria.

Il merito dell'approvazione della legge non va, a mio avviso, solo a chi si è reso artefice di una simile rivoluzione copernicana nei processi di infrastrutturazione del Paese, ma anche a chi ha consentito che tale provvedimento venisse approvato, con le opportune correzioni, in soli 120 giorni, cioè ai parlamentari che hanno compreso non solo l'importanza del provvedimento ma anche l'esigenza improcrastinabile del Paese di disporre di un'offerta infrastrutturale efficiente.

Come ho già detto in Aula, il ringraziamento va ai parlamentari sia della maggioranza che dell'opposizione: molti tra questi ultimi sicuramente hanno recepito e condiviso le finalità dello strumento in quanto convinti non solo dell'efficacia ma anche dell'urgenza di rendere il nostro Paese simile agli altri dell'Unione Europea.

Questo nuovo provvedimento trova però anche una base programmatica che, sin dal gennaio del prossimo anno, potrà consentire l'avvio con-

creto di azioni progettuali mirate, di interventi complessi sul territorio. Una base programmatica che entro questa settimana, proprio nel rispetto dell'articolo 1, comma 1, della legge obiettivo, consentirà l'avvio organico di una prima serie di iniziative.

Ma vediamo come si è pervenuti a quest'impianto programmatico e quali sono i riferimenti chiave di un simile impianto. È utile, quindi, in modo sintetico ripercorrere le fasi che hanno consentito un simile risultato.

In occasione del dibattito sulla fiducia, il Presidente del Consiglio prospettò le linee guida dell'intero impianto programmatico e preannunciò che per supportare una simile iniziativa il Governo avrebbe prodotto tra i primi atti un apposito strumento che ne consentisse un'organica e tempestiva attuazione; quanto all'organizzazione strutturale del programma, si è cercato di dare ad esso un'impostazione strutturale definendo sette distinti ambiti al cui interno canalizzare i vari interventi.

I sette ambiti in particolare sono: corridoi stradali ed autostradali, corridoi ferroviari, hub aeroportuali, portuali ed interportuali, sistemi urbani e metropolitani, assetto idrogeologico, risorse idriche, sistemi irrigui, infrastrutture energetiche.

Si è provveduto quindi alla definizione dei costi dei vari interventi e dei tempi necessari per attuarli. L'arco temporale dell'intera operazione è riconducibile al decennio e l'importo globale è risultato pari a 236 mila miliardi di lire (121,9 miliardi di euro). Si è definito il quadro delle esigenze finanziarie, il quadro delle risorse disponibili e la possibilità di accesso al capitale privato ed ai Fondi dell'Unione europea. In tale operazione, di concerto con il Dicastero dell'economia e delle finanze, è stato possibile pervenire alla seguente articolazione del valore globale di 236 mila miliardi di lire: circa 65 mila miliardi dovranno essere finanziati direttamente dal capitale privato, circa 50 mila miliardi attraverso i Fondi strutturali dell'Unione europea e circa 121 mila miliardi con finanziamenti pubblici. In particolare, di tale ultimo importo, sono previsti nelle leggi pluriennali di spesa circa 28 mila miliardi.

Alla luce di tale quadro è emerso che le risorse da reperire nell'ambito della finanza pubblica, nel prossimo quinquennio, ammontano a circa 56 mila miliardi di lire.

Sempre di concerto con il Dicastero dell'economia e delle finanze è stato riportato tale quadro programmatico all'interno del Documento di programmazione economico finanziaria dove, in particolare, è previsto un impegno di risorse pubbliche pari a 50 mila miliardi di lire nel quinquennio. Tale quadro economico-finanziario ha consentito poi l'inserimento nel disegno di legge finanziaria 2002 di un'apposita posta finanziaria pari a 15 mila miliardi nel triennio 2002-2004.

È stato quindi sottoposto ad ogni singola Regione il quadro programmatico e si è verificato con ognuna di loro, insieme con il Ministro per gli affari regionali, la coerenza dei singoli interventi alla pianificazione regionale recependo, in modo capillare, una serie di implementazioni e di riletture che hanno così consentito l'identificazione di un primo programma di

interventi non solo organico ma anche, una volta approvato dal CIPE, in grado di essere realmente realizzato.

Nel rispetto della legge obiettivo si sono anche predisposte per ogni singolo intervento le apposite schede al cui interno è possibile leggere lo stato della progettazione, la dimensione economica, le modalità attuative, l'accesso alle risorse, i tempi di realizzazione. Tali schede faranno parte integrante della delibera che il CIPE dovrebbe approvare entro il 31 dicembre 2001; sarà comunque stabilito alla riunione prevista per venerdì mattina alle ore 8,30.

È stata verificata la coerenza del Contratto di programma che regola i rapporti tra le Ferrovie dello Stato ed il Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti con il programma di Governo; sono state formulate una serie di varianti programmatiche ed una rivisitazione sostanziale dei tempi previsti per la realizzazione delle opere. Tali variazioni saranno, pertanto, inserite in un apposito *addendum* al Contratto di programma, che sarà sottoposto all'approvazione del CIPE entro il mese di febbraio del 2002.

È in corso, infine, un'articolata verifica del Piano triennale dell'ANAS, sia per verificarne la coerenza al piano del Governo, sia per rivederne le priorità, sia infine per riconsiderare in modo sostanziale i tempi di attuazione delle opere.

Ha preso corpo così un articolato sistema di progettualità e di interventi che possono trovare giusta allocazione in precisi ambiti tematici e che consentono l'attivazione di un volano di risorse aggiuntive per il 2002 pari a circa 5 mila miliardi di lire, di cui 300 miliardi circa per analisi di fattibilità e progettazioni preliminari e definitive.

Sulla tematica della progettazione ritengo utile ricordare che negli ultimi 15 anni il Paese, non solo non ha praticamente fatto nuovi e importanti investimenti, ma non è stato neanche messo nelle condizioni di poter predisporre un parco di progettazioni tecniche adeguatamente qualificate. Per rimettere in moto un grande ciclo di investimenti bisogna, dunque, velocemente ripartire dalla redazione di buoni progetti che ci facciano eseguire in tempi certi e a costi certi buone opere.

In particolare i macro ambiti tematici sono: il sistema dei valichi (all'interno di tale sistema ci sono i valichi ferroviari del Frèjus, del Sempione, del Brennero, il valico stradale del Bianco.); il Corridoio plurimodale padano (all'interno di tale corridoio, oltre all'asse ferroviario ed autostradale, è previsto anche quello pedemontano), che tra l'altro costituisce un asse portante per l'Europa in quanto con il suo prolungamento fino a Kiev rappresenta il corridoio comunitario n. 5, i cui punti critici sono l'asse autostradale Brescia-Bergamo-Milano ed il passante di Mestre; il Corridoio Genova-Nord Europa (all'interno di tale corridoio senza dubbio il terzo valico dei Giovi rappresenta l'opera chiave dell'intero intervento); il Corridoio plurimodale tirrenico (all'interno del quale è previsto, tra l'altro, il completamento funzionale dell'asse ferroviario Genova-Ventimiglia, l'asse autostrade Cecina-Civitavecchia, l'alta capacità ferroviaria Napoli-Reggio Calabria, l'aggiornamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, il completamento dell'autostrada Messina-Palermo e dell'asse ferro-

viario Messina-Catania-Palermo); il Corridoio plurimodale adriatico (all'interno di tale corridoio sono previsti, tra l'altro, il completamento funzionale dell'asse ferroviario Bologna-Lecce, la realizzazione dell'asse stradale Ravenna-Venezia (la Nuova Romea) ed il completamento della tratta autostradale Teramo-Giulianova); il Corridoio plurimodale dorsale centrale (al cui interno sono previsti, tra l'altro, il completamento dell'asse ferroviario ad alta capacità Milano-Bologna-Firenze-Roma, la realizzazione della variante di valico autostradale Firenze-Bologna e l'adeguamento di un tessuto di reti stradali di supporto al corridoio, tra cui la tratta Modena-Lucca ed il sistema di attraversamento Nord-Sud dei valichi appenninici); il Corridoio plurimodale Tirreno-Brennero ed Adriatico-Brennero (all'interno del quale sono previsti sia gli assi ferroviari La Spezia-Parma-Verona-Brennero e Bologna-Verona-Brennero, sia l'asse autostradale La Spezia-Parma-Verona-Brennero).

Per quanto riguarda il ponte sullo Stretto di Messina, per evitare che ancora una volta un obiettivo strategico diventi una bandiera legata soltanto a schieramenti temporanei, si è cercato di identificare in modo analitico i tempi che ci separano realmente dall'avvio dei lavori. Purtroppo si è avuto modo di appurare che, in assenza di strumenti adeguati e di una vera riorganizzazione dei soggetti responsabili dell'intera operazione, i tempi sarebbero stati superiori ai 51 mesi. Quindi, si è verificato di nuovo ogni segmento temporale e si è riusciti a contenere la fase progettuale dai 21 mesi iniziali ad appena 16 mesi e la fase legata all'approvazione finale del progetto e alla consegna dei lavori dai 30 mesi previsti a circa 22 mesi; in tal modo si è passati da 51 mesi a 38 mesi complessivi.

Questa presa di coscienza non è una dichiarazione pessimistica, ma finalmente identifica chiare responsabilità, chiare procedure tecnico-amministrative e responsabilizza soprattutto chi deve giornalmente verificare che tutto ciò accada in modo da consentire, entro il primo semestre del 2004, l'avvio dei lavori attraverso l'utilizzo dello strumento della legge obiettivo.

Accanto a questo lavoro, mirato essenzialmente al contenimento dei tempi, vi è stata un'altra attività di tipo economico-finanziaria, diretta essenzialmente a dare certezze sulle modalità non solo di accesso alle risorse ma anche di ricerca dei possibili modelli gestionali dell'intera iniziativa. In realtà, oggi possiamo dichiarare che la decisione sulla realizzazione del ponte rappresenta finalmente una scelta irreversibile supportata anche da precisi e misurabili momenti attuativi.

Altro intervento è il progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia (sistema MOSE). Si è passati finalmente dall'approccio teorico a quello pragmatico su un tema vitale per un patrimonio mondiale quale la laguna veneta. E' opportuno ricordare che sono passati più di trentacinque anni dall'alluvione che sconvolse Venezia e la sua laguna nel novembre 1966. Sono trascorsi trentacinque anni di studi, di progetti, di discussioni, di scontri politici per stabilire che fare senza approdare ad alcunché. Finalmente nel mese di dicembre l'apposito Comitato, previsto dalla legge n. 798 del 1984, dopo una serie di riunioni propedeutiche te-

nutesi in questi ultimi tre mesi, ha finalmente dato il via libera alla progettazione esecutiva delle opere mobili nella nuova configurazione presentata dal Magistrato alle acque di Venezia. In questo modo prende corpo uno dei più rilevanti interventi di tutela ambientale mai avviato al mondo in un territorio così vasto, complesso e ricco di significati storici e culturali.

In questa occasione è stato proposto l'allontanamento delle navi petroliere dalla laguna di Venezia, utilizzando un'isola artificiale da realizzare a 10 chilometri dalla costa, collegata a Marghera da una serie di *pipeline* in maniera tale che per il futuro mai più alcuna petroliera, sia a scafo singolo che a scafo doppio, potrà entrare nella laguna e provocare disastri del tipo di quelli registrati negli ultimi cinquant'anni.

Al punto successivo vi sono i Corridoi trasversali e la Dorsale appenninica. All'interno di tali corridoi sono presenti, tra l'altro, assi determinanti per il tessuto connettivo che caratterizza i collegamenti su ferro e su gomma del Paese quali gli assi ferroviari Orte-Falconara, Rieti-Passo Corese, gli assi viari Fano-Grosseto, il complesso sistema viario Marche-Umbria ed il cosiddetto quadrilatero di penetrazione interna, il sistema di collegamento centrale tra Tirreno e Adriatico ed il sistema dorsale appenninico centro-meridionale.

All'interno dei sistemi urbani sono previsti interventi finalizzati a risolvere le esigenze non solo di ambito locale ma anche di aree più vaste e strategiche per lo sviluppo del Paese. Pertanto sono previsti interventi: per le aree torinese e milanese; per il sistema diffuso veneto; per il complesso nodo stradale, ferroviario e metropolitano di Genova; per il nodo di Bologna, di Modena e del sistema lineare romagnolo; per il nodo di Firenze; per il sistema complesso dell'area romana, ancora priva di un sistema di trasporto integrato metropolitano efficiente e di un raccordo anulare coerente alle esigenze della domanda di trasporto; per il complesso sistema metropolitano regionale campano; per il nodo di Bari e per l'intera area metropolitana di Palermo, di Messina e di Catania.

Con la denominazione «piastra logistica euro-mediterranea della Sardegna» si intende un sistema di piattaforme logistiche per lo sviluppo organico della rete di autostrade del mare, un organico adeguamento degli impianti portuali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres e l'adeguamento delle reti stradali di collegamento con gli impianti portuali.

Per quanto concerne gli *hub* portuali, tenuto conto di programmi già in corso di attuazione per la costruzione di infrastrutture portuali, si sono presi in esame soprattutto gli interventi che consentono alle varie realtà portuali di diventare vere piastre logistiche attraverso interconnessioni funzionali, sia su ferro che su gomma, con l'intero assetto retroportuale. Sono stati in questo modo identificati interventi per il potenziamento delle infrastrutture di collegamento ai porti di Genova, Savona, La Spezia, Venezia, Trieste, Ancona, Civitavecchia, Napoli, Salerno, Taranto, Catania, Palermo, Messina e Trapani.

In merito agli *hub* interportuali sono stati presi in esame, come per le realtà portuali, tutti quegli interventi che consentono una vera integrazione

tra le varie piastre logistiche interportuali e l'intero sistema produttivo; in relazione agli *hub* aeroportuali sono stati presi in esame soprattutto quelli mirati all'accessibilità degli impianti aeroportuali. Anche in questo caso, come per gli impianti portuali, sono previsti appositi interventi, già coperti finanziariamente, di adeguamento degli impianti aeroportuali. Tra le opere previste in questa fase compaiono quelle relative all'accessibilità ferroviaria di Malpensa, all'accessibilità ferroviaria degli aeroporti veneti, al completamento delle infrastrutture proprie e di accesso del sistema aeroportuale campano, al completamento degli impianti aeroportuali di Palermo e Catania.

Per quanto riguarda gli schemi idrici, in questa fase sono previsti interventi nel campo della infrastrutturazione idrica per risolvere l'emergenza nel Mezzogiorno. E' questo un tema di particolare rilevanza sia per l'urgenza e l'organicità con cui esso deve essere affrontato, sia per la capacità di spesa dei soggetti preposti alla realizzazione degli interventi.

Esistono poi altri interventi sul piano strategico per la realizzazione dei sistemi informativi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: Piano per l'assetto idrogeologico del territorio nazionale, Piano degli schemi irrigui, Piano degli interventi nel comparto energetico e Piano degli interventi nel comparto delle telecomunicazioni.

Come detto in precedenza, per il 2002 si prevede l'attivazione di circa 5 mila miliardi di lire aggiuntivi a quelli previsti dai vari piani ordinari dalle varie amministrazioni responsabili. Di tale volano aggiuntivo si prevede che una quota pari a circa 300 miliardi sia destinata alla fase progettuale.

Dopo l'approvazione di questa prima impostazione programmatica del CIPE, sarà mio compito esporre in questa sede, nei dettagli, l'intera operazione e, al tempo stesso, prospettare alla Commissione le cadenze temporali che caratterizzeranno la fase più spiccatamente amministrativa, legata cioè alla definizione dei decreti legislativi.

Ritengo in tutti i modi opportuno ricordare proprio in questa sede che il piano che si sta cercando di attuare nel nostro Paese intende creare le condizioni per un vero riequilibrio modale. Come è evidente, infatti, vi è grande attenzione per le piastre logistiche marittime, soprattutto per i collegamenti tra tali piastre e la retroportualità, in modo da consentire lo sviluppo di ciò che da anni inseguiamo e non riusciamo ad attuare, ossia le autostrade del mare.

Si presta grande attenzione al completamento della rete ferroviaria e alla realizzazione dei valichi ferroviari in particolare. Si presterà grande attenzione a far sì che il trasporto pubblico locale, oggi praticamente fermo ad una soglia di offerta bassissima (appena il 23 per cento), sia supportato da un'organica offerta di trasporto su guida vincolata, davvero organica e plurimodale che costituisce - a mio avviso - il miglior segnale per un corretto processo di sviluppo compatibile.

Ho esposto i punti salienti del programma generale che sarà presentato in maniera completa al CIPE. Poiché non sempre si riesce a identificare la dimensione del fenomeno voglio sottolineare che questo pro-



gramma, che prevede una spesa di 236 mila miliardi in dieci anni, comprende una serie di opere che abbiamo diviso in tre livelli: di emergenza, di criticità, di priorità.

Ovviamente negli anni 2002-2003-2004 ci interesseremo delle emergenze, cioè del completamento della rete infrastrutturale italiana dando la precedenza assoluta agli interventi su «ferro»; basti pensare che gli unici valichi previsti sull'arco alpino sono quelli ferroviari. I punti nevralgici di questa rete infrastrutturale riguardano proprio l'arco alpino, cioè la permeabilità del traffico dall'Italia all'Europa e viceversa. Inoltre, occorre completare i Corridoi plurimodali tirrenico e adriatico e la Dorsale centrale, il collegamento Est-Ovest attraverso il Corridoio comunitario n. 5 da Lione a Torino fino a Trieste. Occorre inoltre intervenire nel Sud: da Napoli a Reggio Calabria e sulla dorsale ionica, compreso il ponte sullo Stretto di Messina e il completamento dell'asse ferroviario e autostradale da Messina a Catania ed a Palermo (quest'ultima opera è già in corso e cercheremo di accelerarne il più possibile il completamento).

La realizzazione di questo programma generale permetterà di collegare tutto il sistema ferroviario ai porti per dare luogo al progetto delle cosiddette autostrade del mare al fine di sottrarre al trasporto su gomma il maggior traffico possibile, operazione rimasta incompiuta fino ad oggi. Bisognerà possibilmente agire anche sulla navigazione interna, intervenendo sul porto di Cremona e su quello di Milano.

Dei 236 mila miliardi previsti in dieci anni, negli anni 2002-2003-2004 saranno disponibili, rispetto alla normale capacità di spesa di 11-12 mila miliardi l'anno, fra ANAS, Ferrovie e Autostrade, 5 mila miliardi l'anno previsti dalla legge finanziaria e provenienti dagli investimenti privati. Per l'attuazione e la gestione delle varie opere vogliamo arrivare ad una capacità di spesa compresa tra i 18 ed i 24 mila miliardi l'anno. Naturalmente nei primi anni avranno molto spazio gli investimenti per le progettazioni delle opere di emergenza, perché nel primo anno potremo ovviamente far partire solo le opere bloccate in precedenza, già progettate e finanziate. Questo sarebbe già un grosso risultato poiché in passato tali opere sono state bloccate per vari motivi.

Cito come esempi di opere di emergenza: il passante di Mestre, la Milano-Brescia, il nodo di Genova e interventi del genere. Per queste opere partirà immediatamente la progettazione in modo tale che nell'arco di un anno o due al massimo si possano attivare i cantieri.

È ovvio che in questa sede non potremo entrare nei dettagli dei singoli interventi del programma, però già ieri abbiamo tenuto una riunione preparatoria del CIPE; oggi ce ne sarà un'altra cui seguirà venerdì mattina, alle ore 8,30, quella nel corso della quale verranno presentate tutte le schede, opera per opera, con l'attribuzione di un valore economico e la spesa corrispondente. Sono tutte opere che abbiamo concordato – come ho già detto – con le Regioni durante gli incontri del mese scorso; quindi riteniamo che l'operazione sia pronta per decollare nel rispetto delle entità locali, dell'ambiente e anche delle regole della Comunità europea.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Lunardi per il suo intervento. Dichiaro aperto il dibattito.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Oggi abbiamo ascoltato l'aggiornamento delle dichiarazioni da lei rese, signor Ministro, qualche mese fa in Commissione. Senza riprendere i temi svolti durante la discussione sulla cosiddetta legge obiettivo, vorrei porre alcune questioni molto concrete. Lei giustamente dice che non possiamo entrare nel dettaglio, però vorremmo capire qualcosa di più rispetto a quanto abbiamo letto sui giornali.

Anzitutto intendo ripeterle che se si può fare qualcosa di più nel Paese per accelerare la realizzazione di opere pubbliche, a nostro avviso deve essere fatto e ogni iniziativa del Governo in questa direzione sarà sostenuta da parte nostra. Credo che anche durante la discussione sulla legge obiettivo abbiamo dimostrato di non assumere atteggiamenti frutto di pregiudizio; al contrario, l'approdo del testo della normativa varato sulla base del maxiemendamento presentato per la prima volta al Senato da parte del Governo ha risentito del nostro contributo positivo.

Lei ha reso alcune affermazioni circa la necessità di fornire una rete infrastrutturale al Paese. Siamo perfettamente d'accordo, anche se vorrei che da parte sua ci fosse il riconoscimento che non siamo all'anno zero. Lei stesso ha partecipato anche di recente all'inaugurazione di opere pubbliche, che conosce molto bene e che sono costate qualche anno di fatica e di lavoro, altre ancora stanno per essere completate, altre ancora sono in avanzata fase di progettazione e sono state finanziate.

Proprio per lo spirito costruttivo che deve instaurarsi col sistema delle autonomie oltre che con il Parlamento, sarebbe meglio non sostenere sempre che siamo all'anno zero: qualcosa si è fatto, anche se siamo d'accordo che non si è realizzato tutto quel che serviva.

Il Ministro ha detto che stiamo per dare un'accelerazione al nostro sistema infrastrutturale ed ha fatto un elenco di opere. La legge obiettivo parla di opere strategiche; però, se le consideriamo tutte tali, finiscono per diventare tutte ordinarie. Abbiamo letto oggi sui giornali che al CIPE sono state presentate 200 opere, compresi i sotto-piani. Sta di fatto che il primo elenco - molto ristretto - sul quale avevate posto l'attenzione si è allargato a dismisura. L'ultimo a nostra conoscenza riportava circa 80 opere strategiche mentre stamattina, forse esagerando, la stampa parla di 200. Vorrei che una volta per tutte lei ci dicesse quali sono le opere che il Governo considera strategiche.

Inoltre, quale significato ha la classificazione che oggi ci ha proposto (emergenze, criticità, priorità)? Se potesse chiarire queste definizioni credo che potremmo trarne vantaggio tutti.

Lei ha firmato una serie di accordi con molte Regioni d'Italia: la somma degli impegni finanziari di queste opere corrisponde ai 236 mila miliardi ancora una volta da lei oggi qui riproposti? All'interno degli accordi quadro con le Regioni avete fornito indicazioni di priorità o vi siete e limitati a prevedere una «lista della spesa» per ogni Regione?

Come lei ha ricordato dei 236 mila miliardi, 50 mila provengono dai Fondi strutturali comunitari per opere già individuate e, teoricamente, 65 mila miliardi da privati. Speriamo che questo avvenga. Mi preoccupano maggiormente i 121 mila miliardi circa finanziati con risorse pubbliche. Rispetto a questa voce il Governo ha impegnato, in occasione della legge finanziaria, 15 mila miliardi.

Un altro dubbio che nutro è se lei, signor Ministro, fa riferimento al prossimo decennio o al prossimo quinquennio. In occasione dell'audizione resa in Commissione ha prospettato l'attivazione nel prossimo quinquennio 2002-2006 di un volume globale di investimenti di circa 236 mila miliardi di lire.

*LUNARDI.* È sbagliato.

*FABRIS (Mar-DL-U).* Se ragioniamo in termini di decennio, la cifra è di 23.600 miliardi annui.

Fino ad oggi, quindi, la cifra complessivamente impegnata per le opere pubbliche va dai 35 ai 40 mila miliardi; altra è quella che lei sosteneva si riuscisse effettivamente ad attivare. È importante dirlo chiaramente perché la cifra non è poi così straordinaria e sconvolgente come può sembrare a prima vista, essendo in realtà molto più diluita nel tempo.

Quei 5 mila miliardi, aggiuntivi rispetto alle risorse impegnate, dovrebbero essere impiegati per la realizzazione di opere cosiddette di emergenza. Siamo quindi all'interno del tetto previsto per il primo anno dalla legge obiettivo. Le chiedo a questo punto se dispone di un elenco di tali opere di emergenza.

La legge obiettivo aveva lo scopo di dare una grossa spinta al mercato delle costruzioni il quale, nell'ultimo decennio ed in particolare all'inizio degli anni '90, ha vissuto una pesantissima crisi, dopo la quale si è registrata una ripresa; per il mercato delle costruzioni avevamo ritenuto necessario operare, comunque, una riqualificazione del sistema delle imprese, riducendone il numero, perché troppo frantumato, sotto capitalizzato e insufficiente di manodopera.

Se l'elenco delle opere strategiche conterrà un numero molto più elevato di quello inizialmente previsto (200 piuttosto che 80) il rischio, signor Ministro, è che il mercato ne soffra: invece di riqualificarlo si finirà per decimare le imprese, privilegiando quelle poche che si aggiudicheranno le opere cosiddette strategiche. Poiché il Governo, di cui lei fa parte, intende realizzare un mercato di libera concorrenza dovrebbe essere il più chiaro possibile, considerati i rischi.

Da ultimo, le chiedo quali saranno le modalità di armonizzazione della legge, quando entrerà a regime, rispetto alla normativa esistente.

Inoltre, quando si prevede la riapertura del traforo del Monte Bianco? Si renderà conto, infatti, signor Ministro, che le dichiarazioni rese da lei e dal Ministro francese sono state nel tempo modificate: per quale motivo?

Quanto al nodo di Mestre, lei sa bene che per anni la Regione s'è opposta a quella che il suo Presidente definiva la «soluzione del tubo»:

la realizzazione del *tunnel* a Mestre. Successivamente il Presidente della Regione ha cambiato idea e nell'agosto scorso ha firmato di fronte a lei ed al Presidente del Consiglio, onorevole Berlusconi, un accordo in tal senso. Come ritiene di procedere, dato che è prevista la realizzazione sia del cosiddetto «passante largo» sia del «tubo»: sarà data priorità all'uno, all'altro oppure tutto sarà lasciato al caso? Come avete risolto il problema con le concessionarie dal punto di vista finanziario?

DONATI (*Verdi-U*). In occasione della discussione sulla legge Lunardi sia a luglio sia nelle scorse settimane si è parlato di tre livelli di attuazione: il primo concernente opere, definite «incagliate» dal Ministro, da sbloccare entro il 31 dicembre 2001; il secondo riguarda un elenco di opere da sbloccare in avanzata fase di progettazione, in attuazione del comma 4 della legge che stabilisce una procedura speciale accelerata per gli anni 2002-2003; il terzo livello di attuazione riguarda il programma di opere che la legge a regime prevede di mettere in cantiere dopo il 2003.

La legge obiettivo recita che in via ordinaria l'elenco di opere da realizzare sarà allegato al Documento di programmazione economico-finanziaria con l'indicazione delle risorse disponibili. Il comma 1 recita poi che solo in sede di prima applicazione della legge il programma è approvato dal CIPE entro il 31 dicembre 2001. L'intento del legislatore è quindi prevedere un elenco ristretto di opere da «disincagliare» subito; un elenco intermedio (per gli anni 2002-2003) di opere da avviare, in avanzata fase di progettazione; infine, l'entrata a regime della legge dopo il 2004.

Apprendiamo invece ora che entro il 31 dicembre il CIPE analizzerà un elenco strategico di massima di tutte le opere che è possibile realizzare. Questo non risponde esattamente a quanto stabilisce la legge Lunardi. Ovviamente non sono d'accordo sull'ipotesi ora formulata anche perché dalla esposizione del Ministro non emerge un indirizzo strategico di politica dei trasporti, chiesto da sempre dall'opposizione: connettere, cioè, un'indispensabile politica delle infrastrutture con una altrettanto indispensabile politica di regolazione e di selezione delle opere e, quindi, degli investimenti.

L'articolo 7 del collegato alla legge finanziaria prevede, inoltre, la possibilità di utilizzare per queste opere 15 mila miliardi di mutui in tre anni, sulla base di un decreto del Ministro delle infrastrutture di concerto con il Ministro dell'economia.

Il risultato è, allo stato attuale, che il Parlamento non sarà mai messo nelle condizioni di discutere le opere che davvero si realizzeranno nel Paese. Gli indirizzi programmatici che ci ha fornito oggi il Ministro non riguardano le opere strategiche, né quelle d'emergenza che davvero si realizzeranno nel prossimo triennio.

Ritengo questa una grave violazione delle prerogative del Parlamento. La legge Lunardi alimenta interessi tali che scegliere è molto complesso; sarebbe molto meglio approvare una legge *ad hoc* per poche opere strategiche, magari con procedure straordinarie ma attraverso una discus-

sione pubblica e trasparente. Una volta approvata la legge, la realizzazione di queste opere potrebbero iniziare.

Pertanto, le chiedo di conoscere l'elenco di tutte le opere e, in secondo luogo, di quelle d'emergenza, che davvero si «disincaglieranno» nel prossimo triennio. Lei ha fatto riferimento al vecchio Piano generale dei trasporti che risale al 1987. Chi ha seguito il dibattito degli ultimi dieci anni può confermare che le opere di cui si parla sono quasi sempre le stesse. Un elenco troppo ampio di opere strategiche è controproducente. Il timore è che si realizzino opere meno strategiche rispetto a quelle davvero necessarie.

Anche nell'audizione di oggi rilevo un atteggiamento poco chiaro del Ministro che non rivela esplicitamente le sue vere intenzioni. Gradirei, quindi, che gli elenchi in questione venissero discussi e votati in una sede pubblica e trasparente nella quale assumere delle scelte.

Un secondo aspetto da evidenziare è relativo alle risorse. In occasione di alcune discussioni «ostruzionistiche» nei confronti del disegno di legge in questione ho avuto modo di far notare che 236 mila miliardi di lire a volte sembravano attivabili in cinque anni, altre volte in dieci. Sono sicura che le opere indicate dal Ministro non comportano un costo di 236 mila miliardi, se consideriamo tutti i settori citati, quali la difesa del suolo, l'assetto idrico, le reti energetiche. Pertanto, anche in merito alle risorse si rileva la massima vaghezza.

Non mi è assolutamente chiaro l'impegno finanziario, in particolare i 65 mila miliardi di lire da reperire attraverso i canali privati. Vorrei sapere quali sono, in sostanza, i progetti di emergenza e quali quelli di criticità. Lei, signor Ministro, dovrebbe chiarire qual è il livello di intervento, perché è difficile districarsi in presenza di un elenco di massima nel quale non si capisce cosa si realizzerà davvero. Vorrei, quindi, sapere come sarà possibile reperire 65 mila miliardi di risorse private nel decennio nel nostro Paese per la realizzazione di grandi e costose infrastrutture. È ovvio che la capacità dei privati di rischiare è legata alla possibile redditività degli investimenti; ma, a mio avviso, sono pochi coloro che possono rischiare risorse di tale entità. Aspetto da lei, Ministro, un chiarimento anche a tale riguardo.

Chiedo poi la documentazione relativa ai 50 mila miliardi dell'Unione europea. Chi conosce la materia sa che è in fase di definizione il quadro comunitario di sostegno 2001-2006 che prevede 100 mila miliardi, di cui 50 mila cofinanziati dall'Italia, per gli investimenti di cui all'obiettivo 1) nel Mezzogiorno d'Italia, a favore della formazione, delle imprese, delle infrastrutture, dei beni culturali, dell'ambiente e delle città. Il quadro attuale comporta un costo pari a quello da lei annunciato in merito agli investimenti per infrastrutture. Dal mio punto di vista, i conti non tornano assolutamente.

A proposito del ponte sullo Stretto di Messina, chiedo al Presidente della Commissione di prevedere una seduta in cui svolgere una specifica discussione. Il Ministro ha annunciato che tra 2 anni inizieranno i lavori per la costruzione del ponte: non mi spaventa la notizia, ma dimostra

una certa irresponsabilità. Esiste una relazione degli *advisor*, consegnata al Ministro Nesi nella scorsa legislatura, che gradirei fosse acquisita dalla Commissione e fosse sottoposta ad una discussione. Nella relazione in questione è riportato che il ponte sullo Stretto di Messina garantirebbe un ritorno economico solo – anche se è scritto in modo vago – se saranno «chiusi» i sistemi di cabotaggio e di trasporto aereo. Vorrei sapere se in Italia siamo in grado di reggere un progetto che presenta tali caratteristiche.

Ripeto che non sono contraria in assoluto al ponte, a determinate condizioni, se effettivamente serve. Tuttavia, ritengo si tratti di un progetto che non regge da alcun punto di vista, per le caratteristiche richieste, per le infrastrutture che occorrerebbe realizzare prima e dopo la sua costruzione, per il ritorno economico troppo diluito nel tempo. Credo sia opportuno che tutte le relazioni vengano esaminate nelle Commissioni competenti e discusse proprio per verificare la fattibilità dell'opera; dopo di che ci si potrà dividere tra chi è favorevole e chi è contrario, ma non è opportuno affermare che tra due anni inizieranno i lavori per la costruzione del ponte. I cittadini non dimenticano annunci del genere e tra due anni potranno chiedere perché non è stato fatto ancora nulla, come siamo sicuri avverrà. Ritengo giusto informare i cittadini dei progetti, tuttavia mi sembra irresponsabile farlo in questo caso, che mi sembra irrealistico.

Probabilmente non è questa la sede opportuna, ma dobbiamo discutere in modo aperto e sereno di che cosa si farà in quell'area. Sono moltissime le opere da realizzare; forse l'unica che non serve è proprio il ponte sullo Stretto di Messina. Questo, però, potrebbe essere il punto di vista di un'ambientalista irriducibile.

L'ultima questione che voglio porre all'attenzione per l'ennesima volta è il conflitto d'interessi che investe il ministro Lunardi. È vero che egli ha annunciato – lo abbiamo letto sui giornali, perché non è mai venuto a riferirlo in Commissione e, tra l'altro, non ha mai risposto alle nostre interrogazioni – di aver venduto la sua società ai familiari e che non ha più niente a che fare con le progettazioni, tuttavia è ovvio che la vendita ai propri familiari non risolve il problema del conflitto d'interessi.

Signor Ministro, le società a lei connesse prima e dopo la vendita dovrebbero rinunciare a qualsiasi incarico, perché ben capisce che la scelta delle opere inserite nell'elenco che lei sottoporrà al CIPE è discrezionale almeno per quanto riguarda la loro priorità.

Vi sembra possibile che ad un Ministro, al quale sono collegate alcune società, spetti un simile potere discrezionale? Una questione così delicata deve essere risolta; credo altresì, signor Ministro, che ciò potrebbe aiutarla a svolgere in modo migliore il suo lavoro.

*LUNARDI.* Svolgo bene lo stesso il mio lavoro!

DONATI (*Verdi-U*). Se un'opera progettata da lei «decolla» rispetto ad altre, può sorgere un sospetto. Penso al passante di Mestre, all'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

LUNARDI. Ho già risolto il conflitto di interessi.

DONATI (*Verdi-U*). Questo lo dice lei! Se nella società che cura il progetto di un'opera lavorasse suo figlio, la situazione non cambierebbe molto. A mio giudizio, lei ha l'obbligo di rinunciare a questi incarichi e fare in modo che la progettazione sia sottoposta a gara, per scegliere un soggetto differente, proprio per rendere più trasparenti possibile scelte di ordine generale molto delicate che, se non vengono risolte, procurano una certa difficoltà.

Non parlo di sospetto, perché non ve n'è alcuno: in sostanza, il Ministro cura i progetti e decide in modo trasparente, come avviene nella trattativa privata. Si tratta di uno dei sistemi più trasparenti che esista, essendo previsto un affidamento diretto.

LUNARDI. Faccio tutto io.

DONATI (*Verdi-U*). Si tratta di un grave problema di trasparenza e delicatezza in ordine all'interesse pubblico. Questa legge autorizza il Ministro a selezionare in modo discrezionale le opere, la loro approvazione ed il loro finanziamento. Proprio per questo credo che la questione del conflitto d'interessi si ponga in modo forte.

PEDRINI (*Mar-DL-U*). Se ho ben capito, signor Ministro, questa mattina ha affermato che la predisposizione dell'elenco delle opere non è frutto solo delle scelte sue e degli uffici del suo Ministero, ma è stata concordata con tutte le Regioni che, direttamente o indirettamente, sono interessate dai progetti da lei testé elencati. Le chiedo conferma a tale riguardo.

Per capire meglio quanto da lei esposto, che viene interpretato dai giornali in maniera diversa, vorrei sapere se esiste una quantificazione di massima delle singole voci e se il totale delle esigenze finanziarie dei singoli progetti è contenuto nella spesa totale dei 236 mila miliardi, distinguendo i fondi infrastrutturali dal *project financing*. Esiste un *break down* delle spese, un'indicazione delle singole voci? Da quello che ho capito, l'apporto dei privati non ci sarà per tutte le opere a causa del loro scarso interesse economico. In quali di questi progetti è possibile prevedere l'intervento di risorse provenienti dal *project financing*?

Vorremmo conoscere l'elenco delle priorità e le indicazioni dei tempi necessari per la realizzazione di ogni singola opera. A differenza di quanto avveniva in precedenza, nella legge obiettivo è prevista l'indicazione delle risorse e dei tempi necessari.

Infine, da dove si vuole cominciare a risolvere il nodo di Genova?

MONTALBANO (*DS-U*). Non possiamo nasconderci che la cosiddetta legge Lunardi, sia pure in fase iniziale, è stata vissuta come un elemento di grande straordinarietà nel dibattito politico del nostro Paese. Del resto, è stato il Governo a sottolineare lo snellimento procedurale e la rapidità nelle scelte programmatiche, nella progettazione degli interventi e nella loro realizzazione.

Il senatore Fabris, facendo riferimento al piano economico che deve necessariamente stare alla base di questo piano di intervento, ha sottolineato come all'inizio – probabilmente sarà stato un errore, magari di battitura – si facesse riferimento ad un arco di durata quinquennale, adesso si precisa che è decennale. Come tutti siamo in grado di cogliere non è lo stesso, poiché si tratta di prendere atto che, probabilmente, riuscirete ad attivare e non soltanto a impegnare tali risorse; tuttavia sul piano sostanziale occorre rilevare che spenderemo le stesse somme del regime precedente alla legge Lunardi.

Credo non assumerà le caratteristiche di straordinarietà lo sforzo finanziario, ancorché si presti ad alcune necessità di approfondimento, ad esempio in ordine all'intervento dei privati. Lei sa meglio di me che ci sono alcune aree del Paese in cui l'intervento dei privati e dell'imprenditoria diffusa può essere più remunerativo, mentre ci sono altre aree in cui obiettivamente, al di là delle buone intenzioni del Ministro, del Governo e delle Regioni, questo sarà più difficile, come nel Mezzogiorno, nella Sicilia in particolare.

Voglio sottolineare che non siamo qui per revocare in dubbio le buone intenzioni politico-programmatiche né del Ministro né del Governo. Al di là della «gran cassa» pubblicitaria che si è attivata nel Paese, vi è una reale volontà di imprimere una spinta nuova e ulteriore alle opere pubbliche per cercare di dotare l'Italia di infrastrutture moderne che la mettano al passo con gli altri Paesi d'Europa. Tuttavia, signor ministro Lunardi, poche settimane fa lei e il Presidente del Consiglio avete partecipato all'abbattimento del diaframma della galleria a Monghidoro e nel corso di quella cerimonia il presidente Berlusconi ha sottolineato come il 50 per cento del grande sforzo di dotare il Paese di infrastrutture avrebbe riguardato il Mezzogiorno.

È evidente che in questa sede nessuno di noi è in grado di esprimere in maniera estemporanea un giudizio compiuto, attento ed equilibrato sull'affermazione del Presidente del Consiglio riguardo al Mezzogiorno; tuttavia ad occhio e croce mi pare di capire che la straordinarietà che sottende all'approccio che state determinando non riguarderà il Meridione, soprattutto in relazione ad alcune situazioni. Come parlamentare della parte più marginale del Mezzogiorno, non posso non coltivare l'illusione o la speranza che la legge Lunardi, questo grande progetto che il Governo vuole attivare nel Paese per compiere un ulteriore passo di qualità e di quantità, non possa non affrontare l'esigenza di superare il *gap* infrastrutturale, di cui purtroppo il Sud è vittima.

Da quanto lei ci ha detto (poi vedremo nel dettaglio, sono disponibile a ritirare questo rilievo se sarò smentito) non mi pare che per il Meridione



si sia sintonizzati sulla lunghezza d'onda della straordinarietà: lei sa meglio di me che l'autostrada Palermo-Messina già esiste, anche se si tratta di completare un tratto di 20 chilometri (questo è un addebito feroce che va fatto per tutte le possibili responsabilità che si sono succedute nel tempo); così anche l'autostrada Messina-Catania-Siracusa in pratica già c'è.

Da parte sua e da parte del suo Ministero mi sarei aspettato che si parlasse del completamento dell'anello autostradale siciliano, e questa non è una sorta di questua dei soliti parlamentari meridionali.

I tempi di realizzazione del ponte sullo Stretto non devono prevalere rispetto ad altri tipi di valutazione; per esempio, non deve diventare una sorta di grande «cattedrale nel deserto». Se non si realizza un sistema intermodale di trasporto e di collegamento nell'area circostante non si risolve il problema. Non si tratta semplicemente di trovare soddisfazione nella realizzazione di una grandissima opera di ingegneria.

Ho letto il programma del Gruppo Forza Italia in ordine a questi interventi; alla divisione in opere prioritarie, critiche e di emergenza. Non si fa nemmeno riferimento al completamento dell'anello autostradale per non parlare dell'aeroporto della Sicilia centro-meridionale.

In base alle sue dichiarazioni programmatiche, il settore turistico deve essere oggetto di attenzione. Per fare ciò, dobbiamo attivare grandi risorse per il superamento dell'emergenza idrica e della marginalità geografica. Si tratta di una delle più grandi aree archeologiche dell'antichità europea, che comprende la Valle dei templi, Selinunte ed altri siti.

Lo sviluppo del turismo significa prestare maggiore attenzione al Piano degli interventi infrastrutturali viari, senza riferirmi alla ferrovia, residuo del Ventennio.

In ultimo, è evidente che l'interlocutore non è lei, signor Ministro, che ne ha discusso con le Regioni, ma il Presidente della regione Sicilia. Se da quegli incontri scaturiscono gli interventi che ha preannunciato, non si può cogliere una coerenza sostanziale tra l'impianto generale e gli elementi evidenziati.

La Commissione deve essere messa a conoscenza nel dettaglio dell'elenco degli interventi e di come uscire dall'emergenza idrica. È giusto sapere come si intende intervenire soprattutto nel Mezzogiorno, perché se la situazione rimane immutata, sul piano turistico non compiremo passi avanti. Aumenta l'emergenza idrica in generale e nell'agricoltura in modo particolare, tanto che i più qualificati agrumeti siciliani sono in ginocchio. Evidentemente saranno stati concordati altri interventi, pertanto le chiedo di essere messo a conoscenza di quelli concernenti le risorse idriche, concordati con il Presidente della regione siciliana.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Mi rivolgo a lei e ai membri della Commissione perché sono assalito dal profondo dubbio di aver compiuto, sentendola, un salto nel passato. Prima di venire in Commissione, ho letto un poderoso volume, intitolato Piano generale dei trasporti, con l'elencazione puntuale e dettagliata di ferrovie, strade, ponti e valichi, per ciascuno dei

quali sono indicati l'ammontare complessivo della spesa e il tempo necessario per la loro realizzazione. Durante la campagna elettorale avete giudicato questo Piano il solito modo di costruire libri di sogni, in cui vengono indicati progetti generali per contentare l'opinione pubblica e per poi, alla fine, non fare assolutamente niente.

Secondo la logica del fare, avete rifiutato questo Piano ed avete predisposto un elenco di opere faraoniche, con l'indicazione di quelle strategiche da finanziare e da avviare. Lo spirito della legge vuole che un'opera venga definita strategica quando è inserita nel documento che il Governo predispone a tale scopo ed essa resta tale per tutto il tempo della sua realizzazione: il ponte sullo Stretto di Messina verrà definito opera strategica nel 2002 e resterà tale per i 5 anni successivi, se saranno necessari. Nel 2003 non sarà definito di nuovo strategico il ponte sullo Stretto ma qualche altra opera, se saranno disponibili le risorse.

Credevo, quindi, fossero strategiche le opere finanziate con legge finanziaria dell'anno utilizzando le risorse per l'attivazione di mutui negli anni successivi. Questo era lo stile nuovo con il quale si superava la logica dell'elencazione programmatoria puramente descrittiva delle opere da realizzare.

Lei, signor Ministro, stamani, ci ha riproposto il solito schema. E' possibile che funzioni, ma non risponde a quanto previsto dalla legge obiettivo, che viene totalmente travisata. Nella prossima riunione del CIPE intendete varare, definendole strategiche, le 240 opere da lei indicate stamani per realizzarle negli anni successivi? Se così fosse la legge sarebbe totalmente disattesa anche perché l'unica volta in cui si procede a discussione è il primo anno, quando si utilizza la procedura straordinaria; mentre niente deve essere discusso negli anni successivi, perché il Piano generale dei trasporti è stato varato con un unico elenco di opere definite strategiche.

Se non è così i ragionamenti da lei fatti, pur interessanti, non rispondono a quanto noi chiediamo. D'altro canto, il mio sospetto è nato quando il Presidente della Commissione, comunicandoci il suo arrivo stamani, ha detto che il Ministro non sarebbe venuto in Commissione per illustrare il piano delle opere strategiche per l'anno 2002, ma per presentare quello concordato con le Regioni.

Signor Ministro, a tre giorni dalla riunione del CIPE, nel corso della quale deciderete le opere strategiche o almeno comincerete a deliberare, alla Commissione fa solo sapere che le opere individuate sono 240; praticamente quelle dei precedenti Ministri dei trasporti, a parte il ponte sullo Stretto di Messina. Non dice neanche quando cominceranno i lavori per la sua costruzione, se ci sarà ed in quale misura il *project financing*. Signor Ministro, deve dirci quali opere sarà in grado di avviare l'anno prossimo, quali le risorse e quali i tempi per la loro realizzazione.

Aggiungo un'ulteriore questione, già sollevata dalla senatrice Donati, che la prego di considerare per il bene della Repubblica. Definire alcune opere strategiche con decisione ministeriale - di esse si può sospettare perché, a differenza della moglie di Cesare, non siamo al di sopra di

ogni sospetto – non è positivo e mette in discussione la serietà di tutta l'operazione. Poiché lei insiste, le torno a ripetere che in realtà non si è liberato di alcunché: infatti, la società Rocksoil che progetterà e monitorerà alcune opere, è alle sue dipendenze come prima che diventasse Ministro.

Poiché abbiamo chiesto di conoscere con esattezza e precisione la situazione, potrebbe approfittare dell'occasione per chiarirci una volta per tutte quali sono i rapporti che intercorrono tra questa società – sua o della sua famiglia – ed il sistema delle opere pubbliche. Saremmo molto contenti di avere delucidazioni a tale proposito, perché toglierebbe dalla nostra coscienza un peso che sta diventando esorbitante.

CREMA (*Misto-SDI*). Signor Presidente, a differenza del senatore Brutti, ritengo che l'ordine dei lavori della seduta di questa mattina sia estremamente chiaro. Infatti, l'ordine del giorno della Commissione riporta l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in merito all'individuazione delle grandi opere da inserire nel Piano di rilancio delle infrastrutture. Se il collega Brutti riesce ad interpretare il pensiero del nostro brillante Presidente, vuol dire che è dotato di capacità di cui noi siamo privi.

Di solito non nutro dei sospetti, ma politicamente ne sono stato vittima negli anni scorsi. Voglio essere chiaro con il Ministro, anche perché ho grande stima di lui come professionista. Penso che probabilmente abbia la stessa difficoltà di adattamento alle esigenze politiche ed istituzionali che ebbi io circa trent'anni fa quando entrai per la prima volta in un'assemblea elettiva (il rodaggio richiede tempo). Se non è così, vuol dire che il Ministero è eterodiretto, perché alcune decisioni sono adottate altrove, neanche in sede di Consiglio dei ministri ed in base alle facoltà istituzionali che competono al presente signor Ministro.

Dobbiamo capire con molta laicità, senza irritazione neanche da parte della maggioranza, senza atteggiamenti che non sono consoni ad una grande cultura di Governo, cosa stiamo facendo sul piano istituzionale e su quello politico. In caso contrario, si tratta di una visita di cortesia, pur sempre gradita.

Non siamo però un *club* di ben pensanti e, quindi, dovremmo adempiere ad una funzione politico-istituzionale. Non siamo in questa sede per scambiarci insulti, sospetti o battute, anche se possono far parte della battaglia politica, ma per compiere un atto importante sul piano istituzionale. Non dobbiamo mai dimenticare, contrariamente ai decenni scorsi, che siamo in presenza di un vuoto legislativo; infatti, con la manovra finanziaria si è demandata alla legge obiettivo, di cui il Ministro è padre, l'identificazione ed il finanziamento delle opere per il prossimo esercizio.

La legge in questione vuole spezzare la deprecata tradizione politica del consociativismo, del «tira e molla» davanti e dietro le quinte. Se fossero presenti i ministri De Michelis o Bernini, probabilmente avremmo ottenuto un elenco di opere, anche se non so se le avrebbero realizzate. Oggi, grazie a voi, stiamo operando una netta separazione politica delle

competenze tra Esecutivo e Parlamento in funzione di una modifica costituzionale che la Casa delle libertà vuole realizzare; mi riferisco alla separazione tra potere esecutivo, sulla base di un mandato popolare forte, ed un Parlamento altrettanto forte. Nel vostro progetto politico costituzionale non è previsto lo scioglimento del Parlamento, ma un regime parlamentare diverso, probabilmente presidenziale. Tuttavia, proprio perché volete essere efficienti, dovete permettere che lo sia anche il Parlamento: «Patti chiari e amicizia lunga».

Lei, signor Ministro, ha fatto un ottimo riassunto del tomo – che conosco molto bene avendo come legislatore espresso su di esso parere favorevole pur se con osservazioni critiche – intitolato «Piano generale dei trasporti». Lei ci ha ricordato le priorità strategiche del Paese nei diversi settori, ma non è questo, seppure lodevole, il lavoro che ci attende. Dobbiamo disporre dell'elenco di opere che lei proporrà al Governo di attuare nell'esercizio 2002, con l'indicazione dei finanziamenti e dei tempi di completamento per esprimere un giudizio. Questo compete a noi, il resto fa parte di un retaggio inutile.

Quando ci verrà fornito? Anche sul piano del galateo parlamentare, per un Governo che vuole essere diverso e rompere con il passato, non è positivo venirne in possesso dopo burocrati che, pur rispettabili, hanno una funzione diversa dalla nostra.

Alla luce di ciò che sta avvenendo in una parte importante del nostro Paese e sapendo che solo il libro dei sogni ci può dare nel quinquennio contemporaneamente il cosiddetto passante largo ed il *tunnel* nel Veneto, vorrei sapere dal Ministro quale dei due sarà il primo a decollare.

Infatti, conosciamo tutti il conflitto sorto tra l'ANAS, che ritengo abbia ragione, e le concessionarie che hanno realizzato un «cartello» di finanziamento con gli istituti di credito. Cosa facciamo, se vogliamo iniziare i lavori nel 2002 e continuare nel 2003 l'opera indicata dal Governo e che lei, il Presidente del Consiglio e il presidente Galan avete sottoscritto nell'accordo istituzionale? Intendete superare l'eventuale e necessaria posizione negativa dell'Unione europea a fronte di una palese violazione degli atti concordatari e, per quanto ci riguarda, delle leggi della Repubblica?

Signor Ministro, secondo i dati che lei ci ha fornito, nel quinquennio occorrerà un finanziamento di 56 mila miliardi, mentre apprendo che nelle finanziarie 2002-2004 il Governo ne stanzierà 15 mila. Compiendo una modesta sottrazione matematica vuol dire che prevedete un finanziamento di 41 mila miliardi negli ultimi due anni? Come si definirebbe nella prima Repubblica una cultura del bilancio di questo genere? A Napoli si parlerebbe di fuochi di artificio; io che sono un più modesto amministratore, uomo pubblico, assessore e consigliere regionale, parlamentare da tanti anni, mi chiedo se questa sia una maniera nuova e moderna di concepire il bilancio.

I colleghi della maggioranza hanno dimostrato fastidio per i toni magari un poco stizziti di qualche collega dell'opposizione. Abbiamo voluto voltare pagina e iniziare una nuova fase nella cultura di Governo del

Paese, «fare e non cianciare»; però il confronto istituzionale è sacro nella Repubblica e quindi non possiamo venire meno ad adempimenti formali, politici e istituzionali. Il resto non appartiene a noi e alla mia cultura.

CICOLANI (FI). Prima di commentare l'esposizione del ministro Lunardi, vorrei spendere qualche parola per raccontare una mia esperienza personale che riguarda il tratto ferroviario ad alta velocità Roma-Napoli. L'avvio del progetto risale al 1987; la procedura di assegnazione e quindi l'individuazione del *general contractor* al 1991; la chiusura della prima Conferenza dei servizi per la tratta centrale, senza le tratte terminali, al 1993; nel 1994 hanno avuto inizio i lavori; la chiusura della Conferenza dei servizi della tratta terminale romana risale al 1996; quella della tratta terminale campana al 2000. Tutto questo è costato in termini di contenzioso allo Stato oltre mille miliardi. Sono stati individuati 187 siti archeologici che hanno comportato dai tre ai quattro anni di ritardo e le cui problematiche potevano essere risolte diversamente attraverso una visione organica.

Deve essere apprezzato un Ministro che si pone il problema di non ripercorrere questa strada: dobbiamo, quindi, dare atto dell'enorme lavoro suo e dei suoi collaboratori, estremamente corretto dal punto di vista metodologico, teso a recuperare le opere inserite nel Piano generale dei trasporti, negli Accordi di programma tra Ferrovie dello Stato e Governo, nella pianificazione dell'ANAS, nella prospettiva e nella volontà di un rilancio di opere pubbliche attraverso il consenso dell'impianto amministrativo primario del Paese, cioè delle Regioni.

Questo sforzo va apprezzato; è la prima volta che dal punto di vista metodologico il programma generale viene impostato attraverso la ricerca del consenso delle Regioni. Verificheremo più avanti l'esito di questo sforzo ed i tempi che si renderanno necessari. Anche se condivido molte delle perplessità espresse, questo passaggio certamente non complica ma accelera e semplifica il successivo enorme lavoro da svolgere. Ritengo che stiamo andando nella direzione giusta, tuttavia voglio richiamare alcune preoccupazioni.

Nel momento in cui si raddoppia la spesa degli organi centrali (Stato, Ferrovie, ANAS e altri soggetti), deve essere predisposta da parte dello Stato un'organizzazione in grado di assorbire non solo la maggiore quantità di lavoro, ma anche le diverse modalità previste dalla legge obiettivo, quelle su cui non si può sbagliare in termini di trasparenza degli affidamenti e di capacità di gestione. Infatti, questo testerà la capacità dello Stato di rispettare i costi e i tempi concordati in sede di gara con gli affidatari. Ciò richiede professionalità e monitoraggi diversi da quelli degli appalti tradizionali.

Per esempio, molte amministrazioni statali non sono ancora in grado di valutare la garanzia di qualità. Credo, quindi, che l'amministrazione dello Stato debba pensare agli strumenti di cui si deve dotare per governare questo processo, una volta innescato.

Un secondo elemento di preoccupazione riguarda il sistema imprenditoriale, non soltanto le grandi imprese che, peraltro, in Italia sono in numero esiguo. Dovremmo, quindi, aiutare il sistema imprenditoriale e dell'ingegneria, nonché il sistema finanziario, anche con provvedimenti legislativi da adottare quanto prima, ad accogliere una legge, a mio parere ben fatta, che disegna uno scenario industriale e produttivo certamente più moderno dell'attuale.

L'ultima considerazione è relativa all'intervento della senatrice Donati sul ponte dello Stretto di Messina. A mio avviso, esso ricalca un problema culturale che negli ultimi dieci anni è stato deleterio per le opere pubbliche. Non so chi di voi ricorda, tra la fine degli anni '80 e l'inizio degli anni '90, tal ingegner Saragozza delle Ferrovie dello Stato, frutto dell'allora presidente Schimberni, il quale (in occasione di un incontro al quale ero presente) sostenne che non doveva essere realizzata alcuna ferrovia economicamente non redditizia. A questa sua affermazione qualcuno allora rispose che, seguendo questo criterio, si sarebbero dovute chiudere pure le ferrovie esistenti. Il concetto di redditività nelle opere pubbliche risponde ad una mentalità della destra che non esiste più; nemmeno il più conservatore degli inglesi o il più repubblicano degli americani ragiona in termini di opere pubbliche in base alla pura redditività.

Poiché so perfettamente che la senatrice Donati non è parlamentare di destra, ritengo che questo modo di ragionare derivi dalla cultura ambientalista che sostanzialmente non vuole questo tipo di opere: la redditività delle opere pubbliche va valutata nell'interesse dello Stato in tutt'altro modo.

Svolgerò, ora, un'altra considerazione, già esposta dal senatore Crema, riguardo alla necessità di trovare 21 mila miliardi per il biennio 2005-2006. In questo frattempo interverranno anche delle riforme strutturali ed una diversa congiuntura economica che probabilmente ci consentiranno di trovare queste risorse. Credo, però, che il problema vada visto in un altro modo: i 15 mila miliardi previsti non sono troppi, perché per moltissime di queste opere bisogna predisporre le progettazioni e gli atti ad esse conseguenti. Non credo avremo bisogno di usare tutto quanto previsto in termini di impegni di spesa. Mi auguro che le previsioni siano sbagliate e che negli anni successivi dovremo compiere delle azioni correttive sulla spesa. Temo, però, che quando gli obiettivi della legge Lunardi si scontreranno con i problemi del territorio, i tempi si allungheranno; sarei già soddisfatto se per giungere alla conclusione di un'opera si registrasse un anno di ritardo in luogo dei dieci per la tratta Roma-Napoli.

Non sono mai intervenuto sul tema del conflitto di interessi, ma credo occorra svolgere qualche considerazione. La Casa delle libertà ha scelto come Ministro delle infrastrutture un tecnico, individuando uno dei maggiori protagonisti della grande infrastrutturazione, riconosciuto nel Paese ed in ambito internazionale come tra i più adeguati ad affrontare il Piano delle grandi opere. Su questo credo che non possa essere fatto alcun commento in termini negativi.

Filosoficamente un ministro è tale *pro tempore*, in quanto è prestato all'attività di Governo. Tra l'altro, per quanto riguarda il ministro Lunardi, credo sia stata una sua scelta quella di non fare il parlamentare e, quindi, di non intraprendere un'attività squisitamente politica. Quindi, costui svolge un servizio per il Paese in quanto grande professionista, portando con sé il frutto di un'esperienza trentennale.

Ritengo non siano giusti certi atteggiamenti; sarebbe riduttivo per la democrazia di un Paese libero l'impossibilità di utilizzare persone di grande esperienza che possono costituire, in determinati momenti, un investimento importante e prestare un servizio nell'interesse della collettività.

Come parlamentari dobbiamo, quindi, valutare gli atti del Ministro e trovo sbagliata l'enfatizzazione di progetti portati avanti da società che non sono solo quelle del ministro Lunardi, ma anche di professionisti illustri ed insigni, per i quali dobbiamo avere riguardo. Conoscendo personalmente il ministro Lunardi non ho nemmeno l'ombra del sospetto.

PEDRAZZINI (*LNP*). Signor Presidente, voglio anzitutto esprimere un apprezzamento nei confronti dell'approccio, in particolare per quanto riguarda la revisione del piano triennale dell'ANAS (ciò vuol dire che si controlla quanto è stato pianificato) e la quota considerevole di risorse stanziata per la progettazione.

Mi soffermerò sul Corridoio plurimodale padano. Per superare i retaggi di vecchi progetti e soluzioni, frutto di anni di continui compromessi, bisogna avere il coraggio di operare una loro revisione. Ricordo, che si tratta di una parte molto importante del Paese, perché da essa ci si collega ai valichi.

VISERTA COSTANTINI (*DS-U*). Tutti noi, questa mattina, signor Ministro, aspettavamo ben altro da lei, cioè l'elenco delle opere che ritiene di individuare in sede di prima applicazione della legge obiettivo. In sostanza, siamo invece in presenza dell'illustrazione di un programma decennale che tiene conto dell'avvenuta approvazione della legge obiettivo. Quindi, il programma è diverso da quello delineato qualche mese fa in questa sede.

A me sembra comunque che la discussione di oggi sia utile, perché ci consente di ragionare sulle grandi scelte, al di là della polemica sulle aspettative dei commissari sulle comunicazioni del Ministro.

Signor Ministro, premetto che ho avuto modo di apprezzare la sua capacità di ascoltare e prestare attenzione agli interventi svolti dai senatori. Proprio al Senato lei ha presentato un maxi emendamento alla legge obiettivo con il quale ha recepito alcune osservazioni scaturite dal dibattito. Alla luce di questa valutazione, le rivolgo due osservazioni critiche.

A mio giudizio, non possiamo limitarci ad una ricognizione dei bisogni più rilevanti del Paese, che scaturiscono anche da ritardi e da esigenze non soddisfatte. Concordo che occorre dare soluzione alle esigenze irrisolte attraverso la legge obiettivo, e nel momento in cui si imposta la po-

litica infrastrutturale per i prossimi 10 anni, dobbiamo domandarci cosa è veramente cambiato in questo periodo e di che cosa ha veramente bisogno il Paese.

Le faccio notare che uno dei fenomeni più importanti degli ultimi anni è la centralità del Mediterraneo, importante soprattutto per noi italiani, perché ci consente di collocare il nostro Paese al centro di un movimento commerciale. Su questo tema sono stati effettuati studi molto approfonditi dal Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro.

Anche nella sua prima illustrazione del programma ha fatto, sia pure in modo fugace, accenno a questo argomento ai fini del rinnovamento complessivo della politica infrastrutturale del Governo. Lo sviluppo dell'Italia nel Mediterraneo è stato anche menzionato nel Piano nazionale dei trasporti, approvato recentemente dal Parlamento, anche se non come elemento centrale.

Con la dissoluzione del sistema sovietico si sono aperte significative possibilità e i Paesi dell'Est che si affacciano sul Mediterraneo, acquisita una loro indipendenza politica, premono per essere protagonisti in ambito economico e commerciale. Anche in questa nuova realtà il nostro Paese ha un ruolo centrale.

Signor Ministro, nel momento in cui si imposta una politica decennale, non capisco come si possano dimenticare questi elementi essenziali al fine di costruire il programma politico ed economico del nostro Paese e, in particolare modo, del suo Dicastero.

L'altra riflessione che voglio svolgere riguarda le aree metropolitane e le città. Il suo Dicastero non si interessa solo di trasporti ma anche di altre vecchie competenze di Ministeri incorporati come, ad esempio, le opere pubbliche. Quello delle città e delle aree metropolitane è il nodo centrale non solo dello sviluppo del Paese ma anche di tutto il mondo occidentale. Vorrei sapere da lei, quindi, come pensa di affrontare quest'argomento.

Mi consenta di dirle che, sia nella prima esposizione che in quella di oggi, ha fornito un'interpretazione del problema delle città e delle aree metropolitane esclusivamente legata ai trasporti. Ricordo che nella sua precedente esposizione si è soffermato - ad esempio - sulla città di Roma ed ha menzionato una serie di fenomeni che hanno reso il trasporto nella città profondamente insostenibile. Tuttavia, la città rappresenta il punto di incontro di fenomeni avanzati e moderni e, quindi, di concentrazione delle fonti della conoscenza, di raccordo delle forme della comunicazione, oltre che naturalmente di approdo dell'immigrazione proveniente dagli altri Paesi nonché dalle zone interne.

Quindi, signor Ministro, si pone l'esigenza di realizzare interventi decisivi per rinnovare il sistema urbano del nostro Paese. Bisogna affrontare il bisogno essenziale della nuova conoscenza e della sua diffusione, perché rappresenta la base del futuro, in particolare per un Paese come il nostro, quasi privo di materie prime. Come affrontiamo il problema del collegamento delle grandi reti di comunicazione? So che alcune società private, in molte zone d'Italia, stanno svolgendo un'attività di cablaggio delle



città, ma si tratta di iniziative estremamente sporadiche ed episodiche. Non esiste un piano, un progetto.

Credo che il suo Ministero si debba impegnare in questo, soprattutto ai fini di una riqualificazione delle grandi città italiane, in particolare delle periferie. Lei ha elencato alcune aree metropolitane, mi permetto di dire che non sono solo quelle che hanno bisogno di interventi per una riqualificazione complessiva del Paese.

Riterrei positivo un programma che tenesse conto di queste osservazioni, che ponesse nella giusta centralità il ruolo del Mediterraneo e ritengo che la scelta di costruire il ponte sullo Stretto di Messina vada in questa direzione, anche se alcune osservazioni critiche sono fondate.

PRESIDENTE. Voglio anzitutto chiarire che abbiamo organizzato l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in relazione alla individuazione delle grandi opere da inserire nel Piano di rilancio delle infrastrutture. Questo incontro era stato richiesto da tanti senatori e mi pareva utile, come in realtà è stato, anche perché la legge obiettivo recentemente approvata stabilisce che l'individuazione avviene sentita la Conferenza unificata delle Regioni. Dunque, la legge obiettivo, per la quale la maggioranza ha già ricevuto abbondanti critiche in sede di dibattito parlamentare da parte della minoranza per una sorta di impostazione centralistica, prevede un parere delle Regioni ma non delle Commissioni parlamentari sull'idoneità delle opere individuate.

Siamo ancora una Repubblica parlamentare, quindi la centralità del potere risiede nel Parlamento e non nel Governo, che da questo riceve deleghe per muoversi più speditamente; è sempre il Parlamento però il depositario della volontà popolare.

La legge obiettivo non coinvolge le Commissioni, ma potremmo formalmente farle tornare protagoniste allorquando il Ministero predisporrà i decreti attuativi: allora, in virtù della legge n. 400 del 1988, avremo il diritto di chiedere al Governo, ad esempio, con quali finanziamenti intende costruire il ponte sullo Stretto di Messina.

Sono grato al Ministro per la sua collaborazione, ma ai colleghi rimasti delusi vorrei ricordare che nessuno ha mai detto che il ministro Lunardi sarebbe venuto in questa sede con l'elenco delle opere strategiche da sottoporre al CIPE. Infatti, sarebbe impossibile e improprio per uno dei 12 componenti di questo organismo anticipare una settimana prima l'esito della riunione del CIPE stesso.

Il Ministro ha reso l'affermazione molto importante, di cui nessuno si è accorto, che avrebbe illustrato la filosofia del programma a seguito dei contatti con i Presidenti delle Regioni e che, dopo la riunione del CIPE, sarebbe tornato per illustrare quanto deciso. Mi pare un impegno serio, di cui ringrazio il Ministro, che ci consentirà di organizzare un altro incontro per entrare nel merito delle scelte del CIPE.

Sono assolutamente d'accordo con chi ha sottolineato che sarebbe bene chiarire il senso della parola «strategico». Pur essendo amico e grande estimatore del ministro Lunardi, mi auguro che le cosiddette opere

strategiche non superino il numero di 15-20: se davvero dovessimo registrare che sono 200 o 300 anch'io mi unirei al coro dei dissenzienti.

Formulo il caso della mia Regione, che conosco bene e che può servire a difendere l'operato del Ministro, anche se non ne ha bisogno. La regione Liguria ha organizzato un convegno, cui ha partecipato il ministro Lunardi, nel corso del quale sono state richieste all'unisono quattro opere strategiche, che potrebbero ridursi a tre perché la tratta tra Milano e Genova si salda con la Genova-Ventimiglia-Marsiglia.

Il Presidente della Regione, che appartiene alla mia parte politica, ha contattato i Presidenti delle province e le opere da realizzare sono diventate diciannove. Ho detto al Presidente della Regione che mi auguro che il CIPE ratifichi le tre o quattro opere strategiche precedentemente segnalate, poiché le altre possono rientrare tra quelle riformate dalla legge Merloni, alle quali si sta dedicando il Ministero nel provvedimento collegato alla finanziaria.

In fase di prima applicazione della legge viene coinvolto il CIPE, ma quando questa entrerà a regime bisognerà indicare gli stanziamenti. Ciò faciliterà il nostro lavoro e quello del Ministro perché non si potranno più sostenere progetti che non abbiano copertura finanziaria. Quindi sono ottimista anche se mi rendo conto che, dal punto di vista politico, una volta che si percepirà che la legge obiettivo accelera le procedure e rende vincolanti le scadenze, tutti vorranno rientrare in questo programma. Diventerà difficile però non considerare tutte le richieste avanzate dai Presidenti delle Regioni, soprattutto dopo la modifica della Costituzione sulle competenze regionali.

Condivido le preoccupazioni del senatore Fabris per cui il contraente generale potrebbe distruggere un tessuto di imprese variamente organizzato nel nostro Paese. Questo rischio potrebbe sussistere, ma dobbiamo mantenere la barra al centro, cioè identificare un numero ristretto di opere strategiche e per quelle attivare la procedura accelerata.

Mi sembra in sintonia con quanto finora deciso l'impegno del Governo di accelerare comunque queste decisioni, rispettando l'articolo 1 della legge obiettivo, programmando la riunione del CIPE prima della fine dell'anno ai fini dell'individuazione dell'elenco delle opere strategiche.

Una volta che il CIPE avrà prodotto la delibera rientrerà nei nostri diritti svolgere una discussione nel merito, avendo ben presenti le scelte operate.

Ha facoltà di parlare il ministro Lunardi.

*LUNARDI.* Ribadisco quanto già il Presidente ha detto: sono stato invitato oggi a riportare i risultati degli incontri avvenuti con le Regioni. L'elenco delle opere è scaturito dall'insieme di quelle inserite nel nostro programma pre e post-elettorale. Le opere qui riportate sono state ora confrontate con le Regioni per verificare i vari punti di vista; abbiamo così modificato, secondo le loro richieste, ed implementato il programma dei prossimi dieci anni. Le schede relative alle singole opere saranno presen-

tate e discusse al CIPE. Dopodiché, tornerò in Commissione per discuterne insieme e riferire nel dettaglio i finanziamenti ed i tempi necessari previsti per la realizzazione di ciascuna opera.

Le osservazioni formulate non sono, secondo me, pertinenti al tema odierno. Nell'ambito del programma predisposto e discusso con le Regioni (alle quali abbiamo chiesto di definire le emergenze, le criticità e le priorità), le opere cosiddette di emergenza sono quelle che dovevano essere realizzate venti anni orsono e che oggi concorrono alla crisi della mobilità nel nostro Paese. Tutti i giorni leggiamo sui giornali, ad esempio, che il passante di Mestre o l'autostrada Salerno-Reggio Calabria sono bloccate. Sono queste le opere che ci preoccupano di più e che intendiamo avviare per prime. Una volta individuate le opere strategiche, esse rimarranno tali anno dopo anno, non ve ne saranno altre. Una volta «chiusi» i grandi corridoi rimarranno solo opere di ordinaria amministrazione.

Il Piano generale dei trasporti, che costituisce un libro bianco come quello pubblicato dalla Comunità europea, comprende tutto. All'interno di questo, abbiamo scelto le opere realmente strategiche, quelle che fino ad oggi hanno prodotto paralisi. Questo è il motivo per cui abbiamo predisposto la legge obiettivo. Se quest'operazione non verrà effettuata, tutto il resto sarà vanificato.

In questa politica generale cercheremo di favorire il settore dei trasporti su rotaia e via mare. Ci stiamo sforzando, nell'ambito della ristrutturazione generale, di seguire le indicazioni molto importanti della Comunità europea, anche nel rispetto delle decisioni assunte a Kyoto. Quando si scenderà nei dettagli, si potrà discutere con la massima serenità della realizzazione di ogni opera.

Il passante di Mestre, citato in vari interventi, è una di quelle opere che abbiamo cercato di sbloccare soprattutto da un punto di vista politico. Tecnicamente, infatti, esistevano due soluzioni: una esterna ed una sotterranea, del costo di circa 3.800 miliardi. Se ne è discusso con le Regioni, con i sindaci, con le concessionarie e con tutti i soggetti interessati. Domattina mi recherò a Bruxelles per parlare delle concessioni di Mestre, del MOSE e di tutto quanto è rimasto bloccato per problemi mai affrontati e risolti.

FABRIS (*Mar-DL-U*). E' stata la Comunità europea a dare delle regole e, quindi, a bloccare la realizzazione delle opere.

LUNARDI. In questi anni si è tentato di aggirare le regole europee, senza riuscire ad andare avanti. Quel che cerchiamo di fare oggi è di adeguarci alle regole, contrattando come fanno i francesi e gli spagnoli.

Apprezzo ovviamente quanto è stato fatto in passato; anche se è meno di quanto il Paese avesse bisogno. Dobbiamo tentare di essere il più concreti possibile per ottenere dei risultati. D'altra parte, in questi pochi mesi, abbiamo cercato di sbloccare dei progetti.

Sui finanziamenti per le opere strategiche, ribadisco che 65 mila miliardi di finanziamenti privati proiettati nei dieci anni non sono poi una

cifra così elevata, se si tiene conto che opere quali il passante di Mestre, la strada Romea, il ponte sullo Stretto possono essere finanziate con il *project financing*. È importante invitare il privato ad investire, realizzando progetti che rispettino tempi e costi, come non è mai avvenuto in passato.

Per quanto riguarda gli altri 50 mila miliardi, argomento ripreso da alcuni senatori, le Regioni devono recuperarli nei fondi dell'Unione europea. Nel corso degli incontri, abbiamo chiesto alle Regioni di utilizzare i miliardi in questione non per costruire chiese, asili e scuole – per carità, opere utili – ma opere strategiche.

È ovvio che una Regione come, per esempio, il Veneto avrà interesse a sbloccare, per la propria economia, il passante di Mestre utilizzando parte dei miliardi concessi. Abbiamo chiesto il parere delle Regioni sulle opere che stiamo ponendo in essere, successivamente vedremo se collaboreranno o no.

Voglio inoltre chiarire che le opere strategiche saranno circa 16. Abbiamo detto che le grandi emergenze riguardano i valichi, in particolare del Brennero e del Frejus.

Il collegamento tra tutti i porti e le reti autostradali e ferroviarie rappresenta un'opera strategica. Infatti, se vogliamo trasportare le merci via mare dobbiamo creare un collegamento con le ferrovie e con le autostrade, come nel porto di La Spezia, dove nel mese di luglio è stata inaugurata una galleria attraverso la quale le merci vengono direttamente trasportate dall'autostrada al molo. Sono dieci i porti interessati, ma per noi rappresentano un'unica opera strategica per la quale non sono necessari rilevanti investimenti.

Vi sono poi: il completamento dei grandi corridoi di comunicazione come quello plurimodale tirrenico, quello adriatico, della dorsale centrale; il ponte sullo Stretto di Messina; la realizzazione del sistema MOSE. Queste sono le opere strategiche vere e proprie; per intenderci sono quelle di emergenza, quali – per esempio – il completamento della dorsale tirrenica e del corridoio adriatico; vi sono poi le opere di criticità (circa 80) e di priorità (circa 200).

È ovvio però – come ha affermato il senatore Grillo – che ogni Regione ha avanzato ulteriori richieste, che potranno essere distribuite in un arco di tempo più ampio rispetto agli anni 2002, 2003 o 2004, ma al momento attuale la nostra attenzione è centrata soprattutto sulle opere di emergenza.

Nell'ambito dell'importo globale, pari a 236 mila miliardi di lire, 121 mila miliardi saranno costituiti da fondi pubblici, dei quali 28 mila già finanziati dalla legge 26 febbraio 1992, n. 211, recante «Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa». I restanti 93 mila miliardi circa dovranno essere reperiti in dieci anni.

PEDRAZZINI (*LNP*). Se si fa una sottrazione, si hanno 15 mila miliardi nel triennio per arrivare a 41 mila negli ultimi due anni.

*LUNARDI*. Bisognerà reperire circa 9 mila miliardi all'anno di risorse pubbliche per 10 anni. Credo però che per la prima volta in una finanziaria – voi naturalmente siete più competenti al riguardo – si è riusciti ad inserire 15 mila miliardi nell'arco temporale di tre anni.

*PEDRAZZINI (LNP)*. Mi preoccupano i 41 mila miliardi nei due anni successivi.

*LUNARDI*. Quest'anno abbiamo previsto 5 mila miliardi per tre anni; l'anno prossimo reperiremo altre risorse se – come speriamo – riusciremo a rilanciare l'economia. Non faremo altro che «ricaricare» la finanziaria man mano che si andrà avanti.

Al senatore Fabris rispondo che anch'io temo che le piccole imprese possano essere schiacciate dai *general contractor*. È una preoccupazione che nutriamo e rispetto alla quale abbiamo discusso diverse volte anche con l'ANCI.

Abbiamo rilevato che per realizzare le grandi opere può essere utile la previsione di veri *general contractor* che, di seguito, devono dare lavoro alle medie e piccole imprese, senza strozzarle; ma prevedere delle regole a questo proposito spetta all'ANCI e non al Governo. Si vigila al riguardo perché i commissari straordinari governativi, istituiti nell'ambito della legge obiettivo, saranno anche impegnati a far sì che le piccole e medie imprese vengano rispettate.

D'altra parte, vi sono al riguardo esempi come l'alta velocità. Sappiamo che in certi casi le opere di un certo tipo vengono affidate alle imprese locali; quindi sono rispettate, si dovrà però prestare grande attenzione affinché non vengano strozzate in termini contrattuali. Si troverà la maniera di far convivere gli imprenditori.

Per quanto riguarda l'apertura della galleria del Monte Bianco, come ben sapete, una settimana fa ho incontrato il Ministro francese e mi sono recato sul posto per analizzare la situazione, dato che i tecnici francesi avevano rilasciato alcune dichiarazioni. Ricordo che si era svolta in Francia una riunione tra Chirac, Berlusconi e Jospin, alla quale ero presente insieme al ministro Gayssot. Abbiamo dichiarato, prima i francesi e poi noi, che la galleria sarebbe stata riaperta ai mezzi leggeri il 22 dicembre; ai mezzi pesanti a fine gennaio, per avere maggior tempo a disposizione per pensare all'alternanza della circolazione dei mezzi stessi e agli orari, discutendone con gli autotrasportatori e gli enti locali. Ad un certo punto, però, i tecnici francesi hanno dichiarato alla stampa autonomamente, quindi senza avvisare i Ministri competenti, che il 22 dicembre non si sarebbe più riaperta la galleria. Ho chiesto al ministro Gayssot di fare un *blitz*, abbiamo contattato i tecnici e abbiamo fatto loro un bel discorso; nonostante questo, uno di essi ha reso in questi giorni un'altra dichiarazione alla stampa.

Comunque, la morale di tutto è che in realtà l'Italia è pronta, mentre la Francia no. Infatti, noi riteniamo che gli impianti di ventilazione – per i quali sono stati spesi 600 miliardi – siano tecnologicamente i più avanzati.

Contrariamente a quanto hanno scritto i giornali non c'è stata una lievitazione di prezzo da 300 a 600 miliardi dopo il mio intervento; in realtà, sono 300 miliardi stanziati dall'Italia e 300 dalla Francia. Abbiamo dunque effettuato quest'operazione ed abbiamo chiesto ai tecnici di riferirci, entro questa settimana, se si può aprire il passaggio ai soli mezzi leggeri per Natale. Il problema concerne solamente la capacità di aspirazione, che in precedenza era di 10 metri cubi al secondo: risulterebbero delle perdite nel sistema di ventilazione che garantirebbero ora un'aspirazione di 120, in luogo di 150 metri cubi al secondo.

Mi assumo la responsabilità e sottoscrivo che la galleria si può aprire il 22 dicembre 2001. Il nostro impegno è totale in quest'operazione e le relazioni dei funzionari dell'ANAS e delle società autostradali concordano sulla possibilità di riaprire. Il ministro Gayssot è in attesa di una risposta da parte dei tecnici francesi, che giungerà a fine settimana.

Quanto al nodo di Mestre andranno avanti le due soluzioni per le quali sarà effettuato un *project financing*; le società concessionarie si sono accordate per compiere insieme l'operazione. Domani a Bruxelles sarà affrontato il problema e una soluzione verrà trovata, perché dobbiamo impedire che l'Europa ci fermi. Rispetteremo le regole, la concessionaria avrà dieci anni di tempo, al termine dei quali, parteciperà di nuovo alla gara, che potrebbe vincere; se non sarà così, verrà compensata di quanto ha investito nel progetto. Quindi, non si opererà a favore delle concessionarie, da sempre abituate a certi privilegi.

Quanto alle osservazioni svolte dalla senatrice Donati, riguardo i programmi e le risorse in parte ho già risposto; in relazione al ponte sullo Stretto, se è vero che apparentemente non è redditizio, ritengo che una volta costruito non sia improbabile un beneficio. L'importante è che siano pronte le infrastrutture ferroviarie e autostradali quando il ponte sarà ultimato.

Il senatore Viserta Costantini ha evidenziato la centralità dell'Italia nel Mediterraneo nell'ambito dell'Unione europea. Ritengo che il giorno in cui la Sicilia e la Calabria saranno collegate dal ponte, il Sud dell'Italia diventerà effettivamente il cuore del Mediterraneo. Dunque, il Meridione sarà rilanciato. Ciò, secondo me, costituirà la vera riscossa di questa parte d'Italia per la quale si sono fatti sempre e solo grandi discorsi. In quest'ambito di rilancio del Sud come baricentro del Mediterraneo credo che il ponte diventerà la chiave di volta del sistema, al di là di qualsiasi considerazione e valutazione economica del rapporto costi-benefici.

Abbiamo compiuto un'indagine dalla quale emerge che tutto il mondo è interessato a finanziare il ponte di Messina: giapponesi, americani, inglesi e altri.

Abbiamo studiato l'*iter* (di 38 mesi) per posare la prima pietra; in questo frattempo si possono portare avanti tutti i lavori di allaccio e di svincolo a terra ad opera dell'ANAS insieme, eventualmente, alle società autostradali. La struttura metallica del ponte costa 5 mila miliardi; sarà l'opera visibile agli occhi dei visitatori, la parte costosa, ma da un punto di vista ingegneristico-strutturale ed economico non è un'opera straordinaria.

ria. Basta vedere quel che si costruisce nel mondo; sono cinquant'anni che ci preoccupiamo del ponte di Messina, continuiamo a porci dei dubbi senza andare avanti.

Vorrei correggere quanto diceva la senatrice Donati: per la posa della prima pietra non ci vogliono due anni bensì 38 mesi, cioè più di tre anni.

Per quanto riguarda il conflitto di interessi, vorrei tranquillizzare completamente la senatrice Donati e gli altri senatori, intanto perché ho cambiato mestiere: faccio il Ministro e non più il professionista come in precedenza. La società Rocksoil, dei miei figli, finirà i lavori già progettati, finanziati ed acquisiti prima dell'11 giugno; su di essi come Ministro non posso minimamente intervenire. Per il futuro essa lavorerà solo all'estero, per cui non darà più fastidio a nessuno. In ogni caso, ognuno potrà controllare i bilanci della società.

In secondo luogo, ho chiuso lo studio Lunardi, ho venduto la società di monitoraggio Stone; ditemi dunque dov'è il conflitto di interessi e quali danni posso arrecare al Paese.

In tutti i casi, non posso condizionare più di tanto le decisioni prese da me insieme ad altri Ministri, trattandosi di grandi infrastrutture e di decisioni assunte dalle Regioni. Quindi, i miei interessi non saranno più riferiti ad aspetti relativi alla progettazione o simili.

DONATI (*Verdi-U*). Dato che la materia è molto delicata e ho molto apprezzato il fatto che lei si renda disponibile a consegnare alla Commissione tutta la documentazione riferita ai contratti in corso delle varie società dei suoi familiari, chiedo al Presidente di attivarsi per ottenere questi atti.

LUNARDI. Non siamo in un'aula di tribunale. Se lei vuole conoscerli, può chiederli direttamente alle società.

DONATI (*Verdi-U*). Il Parlamento è interessato a questi dati. Non posso essere io ad andarli a chiedere alle società interessate come singola parlamentare.

LUNARDI. Se il Parlamento è interessato andrà a chiedere informazioni. Non posso essere io a fornirle, perché ormai sono fuori da queste società.

PRESIDENTE. Si tratta di una richiesta rivolta a me. Possiamo proseguire.

LUNARDI. Ho già risposto alla domanda del senatore Pedrini sulle Regioni. Per quanto attiene alle spese, alle priorità e ai tempi opera per opera, questi dati emergeranno dalle schede che discuteremo con il CIPE (*Commenti del senatore Pedrini*).

PRESIDENTE. Il senatore Pedrini era uscito quando Lunardi è intervenuto a questo proposito. Abbiamo già chiarito. Vorrei precisare che oggi il Ministro ha presentato una relazione. Seguirà una riunione del CIPE, le cui decisioni saranno riportate e commentate in Commissione dal Ministro stesso, che si è già dichiarato disponibile a venire nuovamente in questa sede per identificare le opere, le priorità ed il loro carattere strategico.

PEDRINI (*Mar-DL-U*). È già stato fatto uno studio per arrivare alla quantificazione dei 236 mila miliardi di lire?

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Anch'io vorrei sapere come si è arrivati alla quantificazione dei 236 mila miliardi, soprattutto in riferimento ai tre tipi di spesa. Infatti, il *project financing*, così come indicato, rischia di essere troppo generico.

LUNARDI. Nelle schede che saranno discusse ed approvate dal CIPE è specificato se si tratta di un'opera a finanziamento privato, pubblico o altro. Questi dati devono essere prima confermati dal CIPE. Sarebbe scorretto nei confronti degli altri Ministri presentarli prima in Commissione.

PEDRINI (*Mar-DL-U*). Potrebbe essere considerato scorretto nei confronti del Parlamento un atteggiamento di questo tipo.

PRESIDENTE. La legge obiettivo, che molti dell'opposizione hanno definito centralista, purtroppo non assegna questa funzione alle Commissioni parlamentari. Poiché il Ministro si è dichiarato disponibile, torneremo sull'argomento per queste puntualizzazioni dopo che la delibera sarà assunta dal CIPE. Non è previsto dalla legge agire anzitempo; trovo improprio che il Ministro anticipi oggi al Parlamento quello che sarà deciso in futuro dal CIPE.

LUNARDI. Quanto alla questione posta dal senatore Montalbano, il nostro obiettivo è quello di raddoppiare le capacità di spesa, utilizzando tutti i contributi, le risorse pubbliche e private e quelli della Comunità europea: le tre grandi società (Ferrovie, Autostrade ed ANAS) non spendono più di 12 mila miliardi ogni anno.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Qualche giorno fa, Mario Cimoli ha detto che le nuove tecniche adottate hanno portato le Ferrovie dello Stato a spendere 8 mila miliardi l'anno.

LUNARDI. Non sono dati reali, ma tendenziali. Realmente la società delle Ferrovie dello Stato ogni anno spende al massimo 6.500 miliardi, ai quali devono essere aggiunti circa 3.500 miliardi dell'ANAS e 3.000 delle Autostrade. Si arriva, quindi, ai 12.000 miliardi circa di media.

A proposito della Bologna-Firenze non è ancora stato inaugurato alcunché. In occasione della festa dei minatori di Santa Barbara, è stato ab-



battuto – per compiere un gesto simbolico – il diaframma di una delle dieci gallerie.

Nel Piano generale, gli investimenti per il Mezzogiorno sono superiori al 50 per cento. Quanto al completamento dell'anello autostradale siciliano cerchiamo di seguire le indicazioni della Comunità europea e di non realizzare autostrade «a tutta forza». Abbiamo puntato molto sull'alta capacità.

Tra le opere strategiche abbiamo inserito la ferrovia Palermo-Catania-Messina. Prima si prevedeva solo la Palermo-Messina, oggi si sta studiando e progettando la possibilità di collegare con l'alta capacità, fino al ponte, Palermo-Catania e Catania-Messina. Le altre linee ferroviarie verranno potenziate con il tempo, ma sono opere ordinarie.

Mancano pochi lotti per il completamento dell'autostrada Messina-Palermo. Se proseguiamo con i criteri del passato, questi saranno completati tra circa 5 anni. La promessa che siamo riusciti ad ottenere è di accelerare e risolvere i contenziosi nell'arco di un anno e mezzo o poco più.

È stato, inoltre, predisposto un piano per le risorse idriche, firmato dal presidente della Regione, Cuffaro, poiché l'acqua è uno dei problemi più preoccupanti della regione siciliana, come d'altra parte della Puglia e della Campania.

### **Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI**

(Segue: *LUNARDI*). Sono d'accordo sulle potenzialità assolute dello sviluppo turistico in Sicilia rispetto ad ogni altra parte d'Italia. È, infatti, previsto il progetto dei 100 porti turistici attorno all'isola per permettere di visitare luoghi archeologici unici al mondo.

Il senatore Brutti ha citato l'elenco di opere del Piano generale dei trasporti dal quale siamo partiti quando, come Governo, abbiamo proposto il Piano per le grandi infrastrutture. Come ho detto prima, nell'ambito del piano generale abbiamo scelto le opere che oggi rappresentano delle emergenze per tutto il Paese. Abbiamo scelto proprio le opere indispensabili, che riteniamo urgenti e che avvieremo prima delle altre all'interno della legge obiettivo.

Le opere strategiche sono state già individuate. Si tratta di quelle necessarie per completare la rete infrastrutturale italiana, per rilanciare i porti e le autostrade.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Vorrei sapere se si decidono in questo momento tutte le opere strategiche.

*LUNARDI*. Sì, senatore Brutti, si decidono ora.

DONATI (*Verdi-U*). La legge recita che ogni anno il Ministro, sentiti i Ministri e le Regioni, individua le opere, il relativo finanziamento e via dicendo.

LUNARDI. È così, ma se nel primo anno, come concordato con le Regioni, riusciamo ad individuare tutte le opere strategiche necessarie per risolvere la crisi della mobilità in Italia non ne aggiungeremo altre. Non è obbligatorio individuare ogni anno le opere strategiche se lo facciamo adesso, una volta per tutte.

DONATI (*Verdi-U*). Al momento lei dispone soltanto di 15 mila miliardi.

LUNARDI. Posso individuare le emergenze del Paese ed inserirle in un piano generale quinquennale o decennale poiché è una mia facoltà.

DONATI (*Verdi-U*). Lo può fare, ma resta il problema di individuare, tra le quindici opere, le prime tre o quattro, in base alle risorse disponibili.

LUNARDI. Innanzitutto individuiamo quindici opere strategiche che distribuiremo negli anni in funzione delle disponibilità e dei finanziamenti. Le opere strategiche sono comunque già state individuate.

Ho già detto che il completamento del corridoio tirrenico, di quello adriatico e della dorsale centrale, il ponte sullo Stretto di Messina e via dicendo sono tutte opere strategiche individuate, che finanzieremo anno per anno. Intanto disponiamo di 15 mila miliardi.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Vorrei sapere quale sia all'incirca l'ordine di grandezza finanziaria di queste opere.

LUNARDI. Le opere strategiche costano circa 120 mila miliardi; poi ci saranno le opere di criticità e quelle di priorità.

Sono solo 15-16 le opere strategiche, come il corridoio plurimodale tirrenico, quello adriatico, il corridoio Est-Ovest, ossia il completamento dell'asse autostradale e ferroviario ad alta capacità, il nodo di Mestre, la Pedemontana veneta e quella lombarda, la Milano-Brescia. L'ordine di grandezza economica è quello testé enunciato. Ormai tutti gli italiani concordano che si tratta di opere necessarie per completare il sistema della mobilità.

DONATI (*Verdi-U*). L'elenco de'«Il Sole 24 Ore» è realistico?

LUNARDI. C'è un elenco nuovo ogni giorno. In quello pubblicato oggi, sono comprese anche le opere di criticità. Dal CIPE avrà l'elenco ufficiale.

Senatrice Donati, è d'accordo con me che il passante di Mestre deve essere realizzato? Vedremo poi insieme cosa fare.

Alle domande rivolte dal senatore Crema penso di aver già fornito una risposta. Aggiungo che il confronto sarà continuo, anche se oggi l'esposizione è risultata un po' imprecisa.

Il senatore Pedrazzini ha ragione, ma faccio presente che stava guardando una piantina sbagliata, pubblicata da «Il Sole-24 Ore». Il corridoio plurimodale padano e l'asse pedemontano sono stati rivisti in funzione delle esigenze della Regione. Abbiamo esaminato le varie richieste e modificato il tracciato.

Il senatore Viserta Costantini ha svolto osservazioni sulla politica infrastrutturale. Condivido in pieno la posizione geografica strategica del nostro Paese al centro del Mediterraneo, che rappresenterà sempre più il futuro. Per questo motivo bisogna potenziare le infrastrutture al Sud. A mio giudizio, se si investe più del 54 per cento del programma nel Meridione, si dà una risposta a ciò cui lei faceva riferimento.

È giusta l'osservazione relativa ai Paesi dell'Est. Al riguardo, l'unica cosa che posso dirle è che occorre potenziare le autostrade del mare. Mi riferisco al fatto che il nostro sistema portuale deve essere allacciato all'entroterra attraverso opere ferroviarie ed autostradali, è la migliore garanzia per fornire una risposta al commercio verso i Paesi dell'Est. Ci sono poi l'attuazione del corridoio n. 5 e le varianti di collegamento con i corridoi transeuropei.

Sono perfettamente d'accordo con lei che, oltre alle metropolitane ed ai sistemi di trasporto integrato all'interno delle aree urbane, bisognerà anche dare un segnale nuovo alle nostre città, soprattutto per il recupero delle periferie. Bisogna, cioè, realizzare opere simboliche, mai fatte in passato. Negli ultimi cinquant'anni abbiamo costruito solo stadi, forse le uniche costruzioni che lasceremo ai nostri figli.

Mi auguro che si possano realizzare in città come Milano, Roma o nella regione siciliana tre grandi opere con un connotato simbolico, come il ponte di Messina. Bisogna realizzare qualcosa di importante a Roma e a Milano, come in certi momenti storici è avvenuto a Parigi ed in altre città d'Europa.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro e dichiaro conclusa l'audizione.

*I lavori terminano alle ore 14,10.*

