



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 14

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
DI PIETRO SUL PIANO DEGLI INVESTIMENTI 2007-2011 E SUL
PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO 2007-2012 DELL'ANAS
S.P.A., NONCHÉ SULLE CONVENZIONI AUTOSTRADALI

126^a seduta: mercoledì 21 novembre 2007

Presidenza della presidente DONATI

I N D I C E

Comunicazioni del ministro delle infrastrutture Di Pietro sul piano degli investimenti 2007-2011 e sul piano economico-finanziario 2007-2052 dell'ANAS S.p.A., nonché sulle convenzioni autostradali

PRESIDENTE	Pag. 3, 6, 10 e <i>passim</i>
BRUTTI Paolo (SDSE)	14, 27, 28 e <i>passim</i>
CICOLANI (FI)	11, 13, 31 e <i>passim</i>
DI PIETRO, ministro delle infrastrutture	4, 8, 9 e <i>passim</i>
FILIPPI (Ulivo)	17
* GRILLO (FI)	16, 17, 25 e <i>passim</i>
MARTINAT (AN)	6, 8, 9 e <i>passim</i>
MASSA (Ulivo)	36
MAZZARELLO (Ulivo)	9, 10, 39 e <i>passim</i>
MONTINO (Ulivo)	19, 29, 30 e <i>passim</i>
PISTORIO (DCA-PRI-MPA)	21, 22, 39 e <i>passim</i>
* TREMATERRA (UDC)	21, 30, 39 e <i>passim</i>

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

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana per le autonomie-Partito Repubblicano Italiano-Movimento per l'Autonomia: DCA-PRI-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Sinistra Democratica per il Socialismo Europeo: SDSE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Costituente Socialista: Misto-CS; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-La Destra: Misto-LD; Misto-Movimento politico dei cittadini: Misto-Mpc; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur; Misto-Sinistra Critica: Misto-SC.

Interviene il ministro delle infrastrutture Di Pietro.

I lavori hanno inizio alle ore 14,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del ministro delle infrastrutture Di Pietro sul piano degli investimenti 2007-2011 e sul piano economico-finanziario 2007-2052 dell'ANAS S.p.A., nonché sulle convenzioni autostradali

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del ministro delle infrastrutture Di Pietro sul piano degli investimenti 2007-2011 e sul piano economico-finanziario 2007-2052 dell'ANAS S.p.A., nonché sulle convenzioni autostradali.

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

Saluto e ringrazio il ministro Di Pietro per aver aderito al nostro invito. La presente audizione nasce dall'esigenza manifestata dai senatori della Commissione appartenenti a tutti i Gruppi, sia della maggioranza che dell'opposizione, di avere un confronto con il Ministro in ordine a tre questioni, strettamente tra loro connesse. Mi riferisco in primo luogo al piano economico-finanziario 2007-2052 dell'ANAS, sul quale – come è purtroppo noto – la Commissione, lo scorso luglio, essendo impegnata nella discussione sul tema della sicurezza stradale, non è stata nelle condizioni di esprimere il proprio parere. Ciò nonostante eravamo e siamo tuttora interessati ad entrare nel merito del suddetto piano, tanto che ieri abbiamo svolto l'audizione del presidente dell'ANAS, dottor Ciucci, che verteva proprio su questo argomento. A questa prima questione è legato anche il piano di investimenti 2007-2011.

Infine, gradiremmo avere dal Ministro qualche dato in ordine alla parte attuativa concernente le convenzioni autostradali. Il tema delle nuove regole in materia di concessioni autostradali è per noi di grande interesse e rilevanza ed in passato ha visto la Commissione impegnata in un grande confronto tra la maggioranza, che ha difeso in modo rigoroso le norme che il Governo ha proposto, e l'opposizione che, per questioni specificatamente di merito, ha invece contestato alcune parti di tale normativa.

Saremmo pertanto interessati – lo dico anche in qualità di esponente della maggioranza che ha contribuito ad approvare le suddette norme – a conoscerne lo stato di attuazione.

Cedo quindi la parola al ministro Di Pietro.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Desidero in primo luogo rivolgere un saluto alla Presidente ed alla Commissione.

Con riferimento alla illustrazione di quello che è stato il nostro lavoro in termini di programmazione delle attività dell'ANAS e dei rapporti regolatori, che interagiscono e devono interagire tra il Ministero delle infrastrutture e l'ANAS stessa, nonché in merito ai relativi piani finanziari, mi permetto di lasciare agli atti della Commissione una documentazione scritta, sia per conferire una maggiore completezza alle informazioni che mi appresto a fornire, sia per rendere più celere la mia esposizione.

In particolare, nel suddetto documento potrete rilevare che abbiamo impostato la nostra azione a partire dalla riforma normativa prevista nel decreto-legge n. 262 del 2006 e successivamente dalla legge finanziaria 2007 e, nell'ambito della suddetta normativa, ci siamo attenuti ad alcuni capisaldi che abbiamo reso applicabili con provvedimenti successivi.

Mi riferisco in primo luogo alla scelta di dotare l'ANAS di un piano economico-finanziario e di una pianificazione degli interventi per l'intero periodo di concessione, secondo quanto previsto dal comma 1018 della finanziaria 2007.

Gli altri capisaldi su cui ci siamo basati sono: l'articolazione quinquennale della programmazione di medio periodo; l'allungamento del periodo della concessione della viabilità di interesse nazionale dai 30 anni della convenzione vigente a 50 anni (nel caso dell'ANAS fino al 2052). Inoltre, è stata prevista la disponibilità di parte del canone di concessione per le attività di vigilanza sui concessionari autostradali, da attuarsi tramite una struttura autonoma e separata rispetto a quella ordinaria di ANAS, proprio al fine di evitare una commistione di funzioni. È stata infine prevista la disponibilità a favore dell'ANAS di sovrapprezzi sui pedaggi autostradali, finalizzati alla gestione e realizzazione della rete nazionale di adduzione.

In relazione a quanto appena segnalato, abbiamo innanzitutto fornito una serie di indicazioni all'ANAS che si sono concretizzate soprattutto nella direttiva di organizzazione emanata di concerto dal Ministero delle infrastrutture e da quello dell'economia e delle finanze che, per ragioni di opportunità, produco in questa sede, ovvero la direttiva con cui, in attuazione alle sopracitate normative, abbiamo indicato esattamente all'ANAS le nostre aspettative anche in termini di modalità delle risposte.

Abbiamo altresì richiesto all'ANAS la predisposizione di un piano economico-finanziario ed una pianificazione degli interventi e nel contempo la realizzazione ed il completamento del processo di trasformazione della società per azioni ANAS, ponendo anche l'obiettivo, da un lato, del superamento delle criticità di bilancio e, dall'altro, del deconsolidamento dei suoi investimenti dal perimetro del debito pubblico.

Si tratta di un obiettivo ambizioso che l'ANAS si è posto, come è opportuno che sia. Infatti, quanto più questa società esce dall'area della pubblica amministrazione, tanto più diventa possibile effettuare interventi

coinvolgendo il settore privato. È del resto ovvio che tutto ciò può avvenire nel momento in cui il ruolo di regolatore, di controllore e di garante della funzionalità del concessionario venga assunto da soggetto diverso e comunque autonomo dall'ANAS medesimo, onde evitare commistione di funzioni.

Sempre nell'ambito della documentazione consegnata, potrete osservare come abbiamo impostato il lavoro all'interno dell'ANAS per consentirgli di raggiungere un livello di autonomia finanziaria sufficiente.

Le ipotesi fondamentali alla base del piano sono sostanzialmente: la separazione dei ruoli tra concedente e concessionaria, un nuovo modello di ricavi e di connessa realizzazione di parte delle nuove opere ed, infine, il completamento del processo di riorganizzazione societaria.

Per quanto riguarda l'esposizione finanziaria è ovvio che a fronte di quelle che possono essere le entrate private e dirette dell'ANAS, vi deve essere un finanziamento, sia per servizi che per lavori, che deve continuare ad essere erogato dallo Stato per la parte in cui si chiede all'ANAS l'effettuazione di un servizio o l'esecuzione di un'opera.

Nell'ambito di quanto detto abbiamo presentato un piano degli investimenti per il quinquennio 2007-2011, che è parte integrante del contratto di programma 2007 e gli importi sono quelli che fanno riferimento alle somme previste per il 2007. Ovviamente a valle della legge finanziaria 2008 predisporremo anche il relativo contratto di programma.

Rinvio agli atti che ho consegnato le previsioni finanziarie che immagino già conosciate, attraverso la documentazione messa a vostra disposizione.

L'ultima notazione riguarda il rapporto tra l'ANAS e le concessionarie. Segnalo in proposito che il 50 per cento delle concessioni sono state già siglate per il rinnovo da parte della concessionarie, per un totale di quasi il 90 per cento dei chilometri della rete. E' stato sottoscritto anche l'accordo tra ASPI e ANAS che da solo copre il 67 per cento dei chilometri dati in concessione. Siamo quindi intorno all'80-85 per cento.

Come sapete – perché avete avuto modo di lavorarci nei mesi scorsi – è stato predisposto un nuovo modello concessorio (la cosiddetta concessione unica) e al riguardo sono state impartite direttive dal CIPE. A valle di ciò, le varie concessionarie, man mano che se ne presentano le condizioni – vale a dire il rinnovo di concessione, piuttosto che del piano degli investimenti – stanno addivenendo alla stesura di queste nuove figure di concessione unica.

Allo stato, abbiamo quindi un gruppo di concessioni già approvate e siglate dal CIPE, anche registrate dalla Corte dei conti, in via di sottoscrizione, con l'adozione del decreto interministeriale delle infrastrutture e delle finanze. Ve ne sono poi alcune, già approvate dal CIPE e in via di registrazione della Corte dei conti, altre ancora in discussione al CIPE o in questo momento sotto la valutazione del NARS, per poter essere poi mandate al CIPE (alcune il prossimo 29, altre prima della fine di dicembre). Altre concessioni, infine, riguardano un unico gruppo rimasto ancora da risolvere, che stiamo discutendo, ossia, per intenderci, quello

con il gruppo GAVIO: contiamo di portarlo al CIPE al più presto (ci auguriamo entro fine anno o subito dopo).

Questo è lo stato degli accordi e delle concessioni in essere. In relazione ad esso, in ogni concessione abbiamo riformulato un piano di programma completo degli investimenti e anche l'entità degli investimenti che ciascuna concessionaria deve porre in essere. Abbiamo previsto, ad esempio, per ASPI un aumento degli investimenti di circa 2 miliardi, oltre a quelli che già si dovevano svolgere. Abbiamo riprogrammato la tempistica ed abbiamo individuato esattamente il momento di passaggio di responsabilità da un soggetto all'altro del cosiddetto rischio d'impresa.

In particolare, poi, in tutte le concessioni abbiamo previsto una serie di modalità di controllo specifiche, di conseguenti sanzioni e di interventi, nel caso appunto di inadempimenti. A noi pare che questo meccanismo ci abbia consentito di aumentare gli investimenti, riprogrammare quelli di fatto bloccati (siccome tutti i piani finanziari erano da rifare, tutti gli investimenti erano fermi) e stabilire sanzioni e momenti di responsabilità ben precisi, prima assenti.

In sostanza, ci pare di aver fatto quanto possibile per rendere più efficiente, efficace e trasparente il complesso dei rapporti tra concessionari e concedente e tra questi due ed il Ministero.

Mi fermerei qui in questa prima parte, per non appesantire il discorso (che è talmente ampio che potrebbe richiedere ore e ore di interventi). Rimando quindi alla relazione scritta (pregando la Presidenza di farla distribuire), che è da considerare parte integrante del mio intervento. In tal modo, potremo dare più tempo alle osservazioni dei senatori e, possibilmente, alle mie risposte.

PRESIDENTE. Ringrazio davvero il ministro Di Pietro. Naturalmente adesso verrà fotocopiata e messa in distribuzione tutta la documentazione che ci ha consegnato.

MARTINAT (AN). Signor Presidente, intanto vorrei rivolgere una domanda al signor Ministro, come preambolo. L'anno scorso è venuto in questa Commissione dichiarando che il bilancio dell'ANAS del 2005 era falso, forse confondendo la competenza con la cassa: l'ha dichiarato, come risulta dagli atti di questa Commissione. Poi ha approvato e firmato con il Ministero dell'economia questo stesso bilancio con un'unica variante: in quello del 2005, presentato dall'ingegner Pozzi, vi era la non copertura di 3,8 miliardi, ma vi era spazio per la ricerca; in questo, invece, approvato da voi – che, a mio avviso, è falso – spariscono questi 3,8 miliardi, che non si sa bene che fine abbiano fatto. Forse non se ne è accorto, signor Ministro: spariscono 3,8 miliardi; mentre nel bilancio 2005 si diceva che vi era una carenza che ammontava a tale cifra tra cassa e competenza, avete fatto sparire i 3,8 miliardi del bilancio 2005 tra cassa e competenza. Sono però in corso gli appalti, quindi forse non si è accorto bene di quanto firmava e, comunque, le dichiarazioni rilasciate da lei un

anno fa in questa Commissione erano false; poi, ha firmato un bilancio uguale e preciso. Questa è la prima considerazione che volevo fare.

La seconda è che si continua a parlare in modo non corretto – così lo definisco io – di convenzione unica. Non vi è alcuna convenzione unica: ieri il presidente Ciucci ci ha detto che questa è unica, ma per ogni concessionaria; ogni concessionaria, infatti, ha una convenzione diversa. Non è quindi unica la convenzione: ogni concessionaria ha la sua. Vi è, allora, un'incongruenza con la legge che lei ha fatto approvare l'anno scorso sulle concessionarie: la concessione o convenzione unica doveva essere quel modello, ma in realtà non è così. Vi sono variazioni consistenti su questo aspetto.

La terza considerazione che mi preme esprimere è che, ad oggi, le concessioni non sono state firmate dal ministro Padoa-Schioppa, ma so che sono sempre sul suo tavolo: è inutile, quindi, che ci si dica che l'80 per cento delle concessioni e convenzioni è stato firmato da ANAS e dal suo Ministero. Ad oggi, non c'è l'avallo del ministro Padoa-Schioppa. Può darsi che un problema di impegni particolari l'abbia portato a questa situazione, ma certamente a tutt'oggi non ha ancora firmato.

A parte gli errori tecnici che avete commesso sulla Asti-Cuneo, per cui la Corte dei conti vi ha rimandato indietro il tutto, dopo un anno e mezzo i cantieri sono ancora chiusi e avete dovuto stipulare una concessione-convenzione identica al bando di gara internazionale previsto un anno e mezzo fa. Non c'è ancora la firma, i cantieri sono ancora chiusi, le opere non si fanno.

Sulla Padova-Mestre, però, con l'articolo 37 della finanziaria, non solo volete irizzare di nuovo il sistema autostradale, ma, nella sostanza, fate un regalo – come avete già fatto, in modo diverso, con la BREBEMI e con la Pedemontana Lombarda – alle Regioni. Lei mi deve spiegare quale competenza hanno la Regione Veneto o la Regione Lombardia rispetto all'ANAS nella gestione di un sistema autostradale e perché lei, nel caso della BREBEMI e della Pedemontana Lombarda, ha regalato il 50 per cento della proprietà, che è di competenza dello Stato italiano. È una rinuncia che lei ha fatto alle competenze dello Stato italiano. Le autostrade, infatti, sono date in concessione, ma la proprietà è dell'ANAS e l'ANAS è di proprietà dello Stato italiano.

Nel momento in cui si costituiscono o società enti pubblici – Regioni, si da il 50 per cento della proprietà BREBEMI (poi c'è il problema in ambito europeo, ma questa è un'altra questione) e Pedemontana, e cioè si regala, con i soldi dei cittadini, il 50 per cento della proprietà, cioè miliardi di euro, alla Regione Lombardia.

Nel caso del Veneto, la proprietà della Padova-Venezia e della tangenziale di Mestre rimane all'ANAS, come previsto dall'articolo 37. Allora perché la gestione non rimane tutta l'ANAS e si fa invece una società *ad hoc*, dando quindi il 50 per cento degli utili alla Regione Veneto? Che senso ha?

Ciò significa abdicare alle proprietà dello Stato. Lei non è un Ministro di questa Repubblica, ma è un Ministro delle Regioni. È lei che ha

portato queste proposte di legge in finanziaria; è lei che ha avallato queste operazioni ed è lei che sta dilapidando miliardi di euro di proprietà dello Stato italiano.

Vi sono situazioni anomale. Ieri il dottor Ciucci ci ha detto che è stato realizzato il 70 o l'80 per cento del piano dei lavori del sistema autostradale. Tuttavia, all'interno di questo dato, occorre rilevare che la stragrande maggioranza delle piccole e medie autostrade è al cento per cento. Lo stesso Ciucci ha detto che l'ASPI è al 50 per cento. L'ha detto il dottor Ciucci; ci sono i verbali.

Vi sono altre anomalie. La prossima settimana dovremo discutere su tre concessioni, tra cui quella relativa alla Brescia-Padova, che reca la proroga della concessione di 13 anni (quindi in contrasto con quello che lei ha sempre sostenuto sulla necessità di non concedere proroghe). Ciò che è singolare, e non so se corrisponda al vero (può darsi che lei abbia più facilità di me a verificarlo), è il fatto che sia stata affidata all'avvocato Ascione una consulenza sulla Padova-Brescia, per sapere se vi è la possibilità di queste proroghe. Come lei sa bene, l'avvocato Ascione era un magistrato di Brescia, che l'ha indagata e prosciolta. Ora ha ottenuto una consulenza milionaria.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Chi ha dato la consulenza?

MARTINAT (AN). La Padova-Brescia. Forse non riesco ad essere sentito.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Non avevo capito se l'avevo data io.

MARTINAT (AN). Occorre verificare se sia vero. Certamente l'avvocato Ascione, *ex* magistrato, è persona altamente competente, ma non capisco perché dare a lui questa consulenza milionaria (se è stata data e se a lei risulta, per la cifra esatta) per verificare la fattibilità della proroga. Sul tema delle autostrade potrei continuare, perché si tratta di questioni estremamente interessanti.

In merito all'ANAS ieri il dottor Ciucci nel suo piano quarantacinquennale per uscire dalla pubblica amministrazione ci ha parlato dei pedaggi ombra. Ma su questa operazione, che aveva già tentato l'ingegnere Pozzi, Eurostat si è espresso negativamente. Ieri il dottor Ciucci ha detto che ripresenterà una proposta migliore, ma è sempre la stessa minestra: si tratta sempre di soldi dello Stato italiano pagati con pedaggi ombra, che non fanno uscire l'ANAS dalla pubblica amministrazione. *Ergo*, il piano quarantacinquennale – quindi tutta l'operazione ANAS – è falso. Ho già chiesto ieri al dottor Ciucci di dimettersi nel caso in cui il piano venga respinto. Lei verifichi. Non c'è stato alcun contatto con Eurostat, come ha confermato il dottor Ciucci, e ci è stato presentato il complesso del piano, con assicurazioni sul futuro.

Ma di cosa stiamo parlando? Vendiamo forse carte? È da un anno che l'ANAS continua a fare chiacchiere; ha ridotto in modo esponenziale gli appalti, ma in compenso ha aumentato in modo esponenziale il costo del *management*. Capisco che i *manager* devono essere pagati bene o benissimo se rendono più di quelli precedenti. Ma se rendono un quarto – pensiamo a un quarto di appalti – non dico di pagarli un quarto, ma sicuramente non di più. Lo stesso discorso vale per le consulenze: sicuramente lei è a conoscenza delle molte consulenze che l'ANAS ha realizzato in questo anno.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Anche nei precedenti.

MARTINAT (AN). Le conosce; quindi è inutile che le citi.

L'efficienzismo dell'ANAS non funziona, c'è qualcosa di grave. Ieri ho posto alcune domande al dottor Ciucci, che non mi ha saputo rispondere, in merito alla Salerno-Reggio. Nei bandi di gara dei lotti 5 e 6 con il *general contractor* era scritto che doveva essere garantita la doppia corsia. Il *general contractor* ha presentato i progetti con una corsia unica. Si tratterà di problemi tecnici, non so, ma il bando di gara era questo e il consiglio di amministrazione dell'ANAS ha approvato progetti ad una corsia unica. Ci saranno pure problemi tecnici, ma si potrebbe rinegoziare o rifare la gara. Il bando di gara originale, infatti, è stato travisato.

Il bando di gara prevedeva che il *general contractor* garantisse due corsie. Il progetto esecutivo è a carico del *general contractor*, il quale lo sottopone al consiglio di amministrazione dell'ANAS, che lo approva o lo respinge. L'ha approvato. L'ANAS funziona oppure no? È stata fallimentare o no? Lo chiedo a lei. Si può anche essere bravi a venderci bene, ma alla fine, verificando i risultati, credo che essi siano decisamente scarsi.

Per il momento mi fermo qui, in attesa di sue risposte. Le questioni che ho citato relative all'Eurostat rischiano di far saltare completamente il piano e se il piano salta abbiamo perso un anno di tempo. Tutto il resto si frammenta come parole al vento.

MAZZARELLO (Ulivo). Signor Presidente, desidero svolgere due considerazioni fuori tema e poi intervengo sulla questione ANAS e sulle prospettive di indirizzo strategico, che mi interessano maggiormente.

La prima osservazione fuori tema che voglio sottoporle riguarda un giudizio che lei ha dato a proposito dei cofinanziamenti europei per le reti transeuropee di trasporto (TEN) che è molto positivo e che condivido.

MARTINAT (AN). Non c'entra niente.

MAZZARELLO (Ulivo). Come ho detto, si tratta di una considerazione fuori tema che mi avrebbe condotto alla domanda che intendo rivolgere al Ministro, anche se non so se riuscirà a rispondermi subito.

Nonostante la richiesta del Governo italiano, non è stato finanziato il Terzo Valico. Allora, vorrei sapere dal Ministro se ha un'idea di quando l'Esecutivo potrà impegnarsi nell'avvio del finanziamento di quest'opera.

Ieri sera in una trasmissione televisiva lei ha citato l'autostrada BRE-BEMI come un esempio rispetto al quale parti della maggioranza non sostengono il suo Ministro, e ciò in prospettiva dovrebbe portare ad altre conclusioni politiche. Comunque, non volevo parlare di questo.

A parte le questioni di merito, ognuno ha le proprie opinioni e abbiamo espresso un parere come Commissione. Al senatore Martinat ricordo che la Repubblica, in base al dettato costituzionale, è costituita dai Comuni, dalle Province, dalle Città metropolitane, dalle Regioni e dallo Stato. Quindi mi interessa di più quando i denari pubblici vengono sperperati in altre direzioni, piuttosto che quando sono assegnati al Governo decentrato.

Detto questo, la questione seria che vorrei sottoporle, signor Ministro, riguarda il fatto che, al di là di tutto, sentiamo la mancanza di un rapporto più stringente con la Commissione sulle questioni che riguardano il suo ruolo e le sue competenze. Vorrei che lei accogliesse la sollecitazione positiva che le rivolgiamo, perché vorremmo che il confronto non si svolgesse solamente una volta ogni tanto, in termini molto generali, ma che su questioni così delicate e importanti fosse più stringente; apprezzeremo inoltre che la sua disponibilità fosse davvero piena.

Per quanto riguarda l'ANAS ho notato che lei oggi, a differenza di quanto ha sostenuto il presidente Ciucci ieri, propone un'impostazione più strategica. Abbiamo, infatti, capito che è in corso un'opera positiva, frutto anche dei cambiamenti su cui lei ha lavorato. Sia ben chiaro che questa è una premessa. Mi sembra però che l'uscita di ANAS dalla pubblica amministrazione fosse l'idea che teneva tutto insieme (tale ente, cioè, sarebbe dovuto diventare un mostro). Lei ha cominciato a sostenere la necessità di separare l'attività di controllore da quella di controllato e di sviluppare il ruolo di concessionario che, secondo quell'impostazione, ANAS dovrebbe assumere sempre di più. Tuttavia, è chiaro che tutti questi aspetti non possono stare insieme, come lei ha ribadito oggi e che, quindi, occorre almeno separare queste due attività. Considerando che non ci sono risorse e che bisogna seguire altre strade, vorrei chiedere al Ministro se si possono utilizzare altre vie, vale a dire se può essere considerata valida l'impostazione in base alla quale, quando delle concessioni scadono, non le mettiamo in gara.

PRESIDENTE. È scritto nel piano economico-finanziario di concessione.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Ho capito, mi chiedo però se questa impostazione può determinare una conclusione di assoluto ritorno al passato, in cui un gestore pubblico ha in mano tutte le concessioni del sistema autostradale italiano, o se questa previsione non vada organizzata meglio.

Sono favorevole al fatto che ci sia anche un gestore di capitale pubblico che agisca nel mercato, che ovviamente si occupi solo di questo e non gestisca anche le strade statali, la cui competenza secondo me dovrebbe passare alle Regioni (anche in questo caso definendo bene i contorni e le quantità). Se questa strada ci porta alla situazione precedente, cioè alla Società Autostrade che avevamo prima, magari con un nome diverso – a valore per intenderci – non la ritengo una via giusta. Le chiedo una considerazione a questo proposito: a mio avviso rischiamo di percorrere una strada che non sappiamo dove ci porta (a cominciare da quelle che scadono).

Vorrei poi rivolgerle una domanda, rispetto alla quale gradirei che mi rispondesse in maniera più formale, considerata la preoccupazione dei lavoratori e delle organizzazioni sindacali (che lei già conosce), a proposito dell'applicazione dell'articolo 12 del decreto-legge n. 262 del 2006, sulla regolazione degli appalti per le autostrade e in modo particolare sulle questioni attinenti alla manutenzione. Chiaramente tutte le fasi di costruzione devono essere sottoposte a gara; le chiedo invece se per quanto riguarda la manutenzione, anche per una migliore organizzazione del lavoro, per l'esigenza di interventi più efficaci ed efficienti, non si possa superare tale rigidità. Vorrei altresì sapere se ciò è imposto dall'Unione europea, se vi sono elementi che ne permettono il superamento e soprattutto se è aperto un tavolo che ci deve portare a questa conclusione e ciò sarebbe positivo.

CICOLANI (FI). Signor Presidente, proverò a riassumere una pluralità di temi, ma vorrei iniziare il mio intervento dalla considerazione del senatore Mazzarello circa una difficoltà o una scarsa consistenza del rapporto intercorso durante questo anno e mezzo tra il Ministro delle infrastrutture e questa Commissione. Condivido a pieno le affermazioni del senatore Mazzarello e a mio avviso dobbiamo sforzarci di sanare questo problema, anche nell'interesse del Paese. Inoltre, ritengo che intimamente tutti noi (almeno parlo per me, se vogliamo compiere un'operazione di onestà intellettuale), avvertiamo un problema di credibilità con il Ministro, a seguito delle dichiarazioni richiamate dal senatore Martinat in ordine all'ANAS.

Tutti, infatti, abbiamo saputo che si trattava di dichiarazioni sbagliate; mi ricordo le parole che all'epoca disse il presidente Grillo e se fosse vero ciò che lei afferma, signor Ministro, e se l'ANAS fosse una società per azioni, oggi avremmo in mano carta straccia. In realtà, questo buco dell'ANAS non c'era: vi era una valutazione errata, come accade in tutta la grande programmazione delle opere pubbliche, tra le risorse necessarie e quelle che, in effetti, diventano poi nel tempo essenziali. Quindi c'era una differenza tra la programmazione finanziaria e, per realizzare quelle strade, quello che realmente serviva di un 20 per cento; si tratta di quei 3 miliardi e rotti cui accennava il Ministro, e questo credo che è stato un errore comprensibile, arrivo a dire anche di inesperienza, del Ministro. Però questo rapporto va ristabilito, perché non c'è dubbio che

l'*incipit* sull'ANAS non è stato un *incipit* di questo Ministero, che ha capito i problemi che in quel momento aveva l'ANAS e che ha portato alla loro soluzione.

Condivido ciò che ha detto il senatore Martinat: lasciando stare i livelli manageriali, perché credo che non abbiano colpe sostanziali, di fatto l'ANAS nell'ultimo anno e mezzo non ha appaltato nulla. Si è partiti da un'esigenza finanziaria di 3 miliardi di euro l'anno, che magari non c'erano. Quindi la gestione precedente ha messo in crisi il Ministero dell'economia e delle finanze, perché con l'operazione dei residui ha messo in moto un meccanismo economico e finanziario che ha stressato i rapporti con tale Ministero; ma certamente non si può imputare di inefficacia l'ANAS precedente.

Oggi ci siamo trovati un ANAS che, anche al di là delle difficoltà economiche e finanziarie, ha dedicato gran parte della sua attenzione – e andava dedicata – al riassetto delle concessioni, al piano industriale dell'ANAS, a produrre carte anche utili. Di fatto però ha creato difficoltà e, se il settore delle imprese di costruzione oggi non è in gravissima crisi, ma in crisi e basta, è solo perché ancora gode del volano lasciato dal precedente Governo. Non voglio fare polemica, ma individuare un problema che esiste.

Do atto al Ministro che con alcune affermazioni, anche su atti formali, ha fatto delle operazioni verità per altre questioni. Quando ha predisposto il piano delle infrastrutture ha dato atto al precedente Governo di aver operato, di aver realizzato 50 miliardi di euro, magari impegnati 90 miliardi euro: c'era un problema di impegni maggiori rispetto alle risorse, operazione che abbiamo riscontrato perfettamente in sede CIPE con il sottosegretario Gobbo.

Non c'è dubbio che ha ereditato, in questo quadro e in questo progetto, sancito dagli allegati ai documenti di programmazione economico-finanziaria, una politica dei corridoi nel nostro Paese, e arrivo alla sostanza della questione. Il Dicastero ha di fatto smontato questa politica dei corridoi nel giro di pochissimi mesi, forse anche – e voglio sperarlo – in maniera non accorta.

Riepilogo i temi che poi fanno parte delle domande che vorrei rivolgere al Ministro. Innanzitutto, vorrei soffermarmi sul Corridoio 1, quindi sulla tratta Livorno-Civitavecchia di cui si è persa completamente notizia, anche in termini di rifacimento dell'Aurelia. Ne abbiamo discusso molto in Commissione e si è dibattuto sia nella maggioranza che nell'opposizione su quali fossero le soluzioni migliori. Abbiamo approvato ordini del giorno per certi versi anche *bipartisan* sulla Livorno-Civitavecchia. Ponte, quindi Corridoio 1, smontato.

La questione relativa al Corridoio 5 è ancora più importante. Per quanto riguarda la Val di Susa il successo è recente: diamo atto e siamo contenti del finanziamento europeo, di cui noi per primi dubitavamo per il livello della progettazione che siamo stati costretti a presentare in Europa, ma il giorno dopo il Ministro è stato smentito perché a qualcuno è addirittura dispiaciuto che ci fosse quel finanziamento. Quindi la Val di Susa è

e resta un problema. Assolutamente non è colpa del ministro Di Pietro, ma è un problema. Invece, e penso che anche questo non sia colpa del ministro Di Pietro, ma è una questione che ha subito; sempre all'interno del Corridoio 5 (lo voglio ricordare ai colleghi perché sono aspetti di una serietà assoluta) abbiamo rotto i rapporti TAV, commettendo un errore madornale, a mio avviso, perché potevano essere anche rivisitati – e forse andavano rivisitati – i rapporti sulla Verona-Milano e sulla Verona-Padova, ma ciò andava fatto dalle Ferrovie dello Stato all'interno dei contratti. Noi oggi abbiamo in mano alle imprese la proprietà della progettazione, un contenzioso che sta in sede europea. Abbiamo accolto qui dal Ministro dell'economia e delle finanze (non mi ricordo francamente se dal ministro Di Pietro) le affermazioni che, entro tre mesi, quei lavori sarebbero stati appaltati. Non se ne parla, si è persa memoria di quei lavori e questo è un fatto gravissimo. Forse sono state proprio le Ferrovie dello Stato a fare quell'affermazione sui tre mesi. Per questo motivo si è rotto, a mio avviso, il rapporto di credibilità tra il Ministero e questa Commissione, una Commissione che è attentissima a tutti questi aspetti e che è costituita da persone che seguono tali questioni: non si può venire qui e raccontare delle cose.

PRESIDENTE. Mi perdoni, senatore Cicolani, ma deve concludere il suo intervento.

CICOLANI (FI). Concludo il mio intervento, perché ciò mi introduce, Ministro, alla questione dei rapporti con RFI.

PRESIDENTE. Oggi, però, parliamo di ANAS.

CICOLANI (FI). Ho capito, però il tema è troppo ghiotto. Qui sono fermi non solo i lavori dell'alta velocità, ma, come il Ministro sa, anche i lavori ordinari delle Ferrovie dello Stato, con un amministratore delegato delle Ferrovie che è ricchissimo ormai di dichiarazioni sui giornali di attacco al Governo, sia in ordine al tema delle nuove infrastrutture sia al tema della gestione. Ora, salvando il ministro Di Pietro che sulla gestione non c'entra nulla, sul tema delle infrastrutture so che egli ha fatto una battaglia con RFI per ottenere una capacità di interlocuzione. Vorrei perciò chiedere al Ministro se questo rapporto funziona oppure no e in quali termini si svolge.

Per quanto riguarda l'ANAS, se ci sono problemi di risorse – e concludo, anche se avrei ancora molte altre cose da dire – sono dell'opinione opposta a quella del senatore Mazzarello. Credo che uno dei lavori enormi che l'ANAS deve realizzare è la ricostruzione di una rete. Ha senso, infatti, parlare di rete se esistono delle maglie e sappiamo che queste maglie dall'operazione del 1999 sono state interrotte. Dall'ANAS era stata riavviata l'esigenza della ricostruzione di una rete, quindi non di una regionalizzazione, ma di una deregionalizzazione di una serie di strade. Mi inte-

ressa sapere l'opinione del Ministro in ordine a questa problematica e che indirizzo prenderà l'ANAS.

BRUTTI Paolo (*SDSE*). Signor Presidente, cercherò di essere breve, anche se questo mi costringerà ad essere *tranchant*.

PRESIDENTE. Mi scusi senatore Brutti, ma sarebbe opportuno che ci attenissimo al tema ANAS e concessionarie, chiedendo al Ministro, lo facciamo anche in questa sede, di tornare, naturalmente sulla base della sua disponibilità, a parlare di investimenti delle Ferrovie.

BRUTTI Paolo (*SDSE*). Signor Ministro, ho sostenuto con molta convinzione (non da solo, naturalmente) la sua impostazione sulla legge finanziaria per il 2007 per rimettere mano al complicato sistema delle concessionarie autostradali, nel quale succedeva ciò che tutti sappiamo e su cui è inutile tornare adesso. Non posso negare però che, dopo un anno di lavoro molto intenso, che anche lei ha fatto su questa materia, sembra che ci si trovi in uno stato – non voglio usare una parola forte – un po' confusionale. In sostanza, non si capisce bene cosa si voglia fare, che cosa si sia fatto e dove si voglia andare.

Sono state sottoscritte 13 convenzioni, ma nessuna di queste è efficace per vari motivi: una volta obietta il CIPE o il NARS (Nucleo di attuazione e regolazione dei servizi di pubblica utilità), un'altra volta obietta le Commissioni parlamentari, la Corte dei conti o la Comunità europea, ma il fatto è che nessuna di queste convenzioni è passata alla firma definitiva.

Inoltre, per quattro di queste convenzioni (quelle che sono state sottoscritte in sua presenza e alle quali lei ha dato un notevole rilievo nella conferenza stampa, immediatamente dopo la loro stipula), sono state inviate all'ANAS lettere, a sua firma, in cui si chiedeva la modifica delle convenzioni stesse, secondo quanto indicato dal CIPE o dal NARS. Questo è effettivamente giusto, è ciò che bisogna fare, però è strano che il soggetto ministeriale prima appone la firma, o convalida la sottoscrizione, e immediatamente dopo chiede la modifica dei testi appena sottoscritti. Tra l'altro, le modifiche richiedono tempo, così non se ne fa più niente e ancora non conosciamo quale sarà l'esito.

Era invece necessario prevedere linee guida generali, e non la convenzione unica, per la redazione delle convenzioni. Anche il dottor Ciucci ha affermato che effettivamente queste linee guida erano necessarie. Se queste linee mancano, non possiamo attribuire la responsabilità all'ANAS, che invece le ha redatte. È il Governo che non ha ancora provveduto a vararle ed ha intanto sottoscritto 13 convenzioni, ognuna diversa dall'altra.

Ciò suscita un certo imbarazzo, perché le variazioni sullo stesso tema, contenute nelle singole convenzioni, sbalordiscono. Per esempio, alcune convenzioni lasciano inalterati i termini, altre invece prevedono una proroga; alcune convenzioni non cambiano le tariffe, altre invece le mo-

dificano; alcune convenzioni fissano certi livelli di redditività del capitale, altre li modificano.

Per di più, si dice che, quando saranno redatte le linee guida, bisognerà riprendere in considerazione le convenzioni e rifarle, per renderle aderenti a tali indicazioni generali. Non so bene come ci si possa districare in una materia di questo genere, ma penso che ci sia il rischio di ricorsi.

Era stato detto, ed era lo scopo della finanziaria, che la riconsiderazione del modo di remunerare il capitale investito delle società concessionarie avrebbe dovuto portare ad una modifica delle tariffe. Poiché era noto che vi erano stati extraprofitti e sottoinvestimenti, le tariffe sarebbero dovute diminuire (era il regalo di Natale del nuovo Governo e del nuovo Ministro) e invece sono tutte aumentate. Noi speravamo che quell'operazione avrebbe prodotto un contenimento degli extraprofitti e una maggiorazione degli investimenti. In realtà, come ha ricordato il senatore Martinat, e come ieri ci ha detto il dottor Ciucci, la società ASPI realizza ancora il 50 per cento degli investimenti che si era impegnata a fare nel 1997. E infatti il presidente dell'ANAS ha affermato che per questo motivo applicherà a quella concessionaria un declassamento degli aumenti tariffari. Non so se si riuscirà a farlo, ma per il momento le tariffe sono aumentate.

Il CIPE ha emanato una delibera, che regge questo sistema, che contrasta la norma del disegno di legge finanziaria, nella quale si prevede che si rivalutino le tariffe, a seconda che si siano verificati extraprofitti. Al contrario, secondo la delibera CIPE, la disposizione vale solo per i nuovi investimenti, quindi, come si dice, «chi ha avuto ha avuto e chi ha dato ha dato». Ma non è così, sarebbe troppo comodo. La guerra con i Benetton si basava su ciò che loro non hanno fatto prima, non su quello che non faranno domani. La pace con i Benetton costa quello che costa.

Per di più, osservo che il sistema tariffario previsto per la società Autostrade è totalmente diverso da quello applicato dalle altre società. Infatti, mentre negli altri casi si adotta il sistema del *price cap*, per la società Autostrade si adotta una diversa formula tariffaria, non prevista dalla legge, né dalla delibera CIPE, né dalle convenzioni esistenti, in base alla quale viene corrisposto il 70 per cento del tasso di inflazione reale e poi non viene più chiesto nulla per i successivi 15 anni. Non riesco veramente a capire in quali termini si voglia porre la questione.

Per quanto riguarda l'autostrada BREBEMI, abbiamo fatto le nostre osservazioni e la Comunità europea ci ha dato ragione. Adesso cercate di non fare un «arrosto» spaventoso. Potrebbe infatti succedere che, dopo aver proclamato che quella è l'autostrada più necessaria d'Italia, ed io sono d'accordo, si utilizza un metodo che non ne consente la realizzazione. E la responsabilità non è di chi ha fatto i conti e ha detto che quel metodo è sbagliato, ma è di coloro che hanno cercato di far passare sotto la porta una cosa che non c'entrava.

Spero di essermi spiegato bene. Chiedo che ci si ripensi e che si faccia in fretta quello che già si sarebbe potuto fare. Infatti, se in tutto questo *bailamme* si fosse rifatta la gara, saremmo già arrivati in porto.

Mi soffermo su un'altra questione, sottolineata sia dall'opposizione che dalla maggioranza. L'ANAS, nel 2007 (ormai possiamo dirlo perché siamo a fine anno), ha speso – è ciò che dobbiamo considerare, perché tutti i ragionamenti di milioni di miliardi valgono fino ad un certo punto – la metà rispetto a quanto spendeva sotto la gestione del ministro Lunardi e dell'ingegner Pozzi. Questa è la verità, c'è poco da fare. In quel periodo, l'ANAS spendeva 3 miliardi e mezzo di euro all'anno; nel 2007 ha speso 1,6 miliardi e non se ne conosce il motivo. Evidentemente, sono rallentati i lavori in tutti i cantieri, nonostante il Governo abbia messo a disposizione più di 4 miliardi di euro. Se non ci fossero stati i soldi, come diceva il ministro Tremonti, tutti i lavori sarebbero stati fermati; invece le risorse c'erano e non sono state utilizzate.

Con riferimento al piano quinquennale, a parte i sogni relativi al 2011, nel 2007 sono messi a disposizione 1,2 miliardi di euro, in due *tranche*, l'ultima delle quali è stata assegnata con il decreto-legge n. 81 del 2007, sul cosiddetto tesoretto. Ebbene, dei lavori appaltabili per il 2007, non è stato appaltato niente, e questo è stato confermato ieri dal dottor Ciucci. Allora, glielo ripetiamo, signor Ministro, non è stato appaltato niente. Abbiamo chiesto il motivo e ci è stato risposto che il piano c'è ma che la Corte dei conti non lo ha approvato, che il Ministero non ha stanziato i fondi necessari e che quindi non si potevano spendere soldi che non si avevano. Questa osservazione vale fino ad un certo punto.

GRILLO (*FI*). Non mi dilungherò, perché condivido molte delle considerazioni che sono state fatte finora e quindi resto in attesa di conoscere le risposte del Ministro.

Vorrei esprimere anch'io, però, un'opinione su questo argomento. Non appena insediato questo Governo, il ministro Di Pietro ci ha tenuto a caratterizzare la sua azione attraverso pronunciamenti sui *mass media* e iniziative che sono sfociate nel famoso articolo 12 dell'originario testo del decreto-legge sulle liberalizzazioni e nella «guerra» alle concessionarie.

Come ricorderà, Ministro, non abbiamo apprezzato questa iniziativa legislativa, perché ci sembrava un'esagerazione interrompere i contratti in essere. In sostanza, un intervento normativo di quel tipo ci era parso non corrispondente alla necessità di evitare la paralisi nel settore, che poi è avvenuta. Avevamo sostenuto con forza una posizione che ancora oggi difendiamo. Alla fine, la legge obiettivo e quella sul *general contractor* non sono state cambiate e invece è stata varata quella norma.

Noi difendevamo la tesi che si poteva intervenire nel settore attraverso poteri che erano già in capo all'ANAS, al concedente. Infatti, l'ANAS fin dall'inizio aveva il potere di costringere le società concessionarie alla revisione della concessione. Ribadisco che sin dall'inizio l'ANAS, in presenza di un'attività di controllo che riconoscesse il discostamento dal piano finanziario approvato al momento della sottoscrizione del piano medesimo, poteva contestare alle società concessionarie il suddetto discostamento. Quindi, a nostro avviso, per rimettere in discussione gli extraggettivi

o i superprofitti prodotti da queste società, non c'era bisogno di ricorrere a una norma che ha ingenerato tutti i problemi e le complicazioni che conosciamo e di cui hanno fatto menzione anche i colleghi prima intervenuti. Diversamente occorreva puntare di più su interventi regolamentari e su fatti organizzativi. La domanda che pongo al Ministro e che mi riservo di riproporre anche al presidente dell'ANAS, dottor Ciucci, in una prossima occasione, va proprio in questa direzione.

Signor Ministro, da quando lei ricopre la sua funzione, ritiene che l'ANAS al fine di esercitare una funzione di controllo più pregnante abbia provveduto ad organizzare diversamente i suoi uffici, ovvero, a suo avviso, reputa che stia esercitando questa funzione di controllo in maniera più incisiva rispetto al passato? Ancora, che lei sappia, al di là del riscontro dei piani finanziari, l'ANAS ed il suo Ministero sono riusciti a modernizzare la capacità di controllo dei flussi di traffico, nel momento che, come è noto, tutti i piani finanziari si basano sul riscontro del traffico ipotizzato e di quello esistente?

Non me ne voglia, ma talvolta si ha l'impressione che ci si soffermi a discutere di grandi sistemi, si rilascino dichiarazioni pubblicate sulle prime pagine dei giornali in articoli dai titoli altisonanti, ma che alla fine sfugga l'esistenza delle piccole cose, dei piccoli problemi.

Se mi è permesso di fare un esempio, ricordo che qualche anno fa si manifestò una grande apprensione tra gli utenti delle autostrade perché c'era qualcuno che si divertiva a buttare sassi dai cavalcavia, provocando gli incidenti che immagino tutti rammentiate. Ho provato a chiedere ad un dirigente dell'ANAS in che modo si fosse attivata rispetto ai concessionari e quali iniziative avessero promosso quest'ultimi per scongiurare tali episodi. Ebbene ricordo che mi venne risposto che erano stati affissi dei cartelli di numerazione dei vari cavalcavia in modo che in caso di incidente fosse possibile individuare subito su quale di questi si fosse verificato.

FILIPPI (*Ulivo*). Sono state fissate delle reti di protezione.

GRILLO (*FI*). Non è però venuto in mente a nessuno di imporre alle concessionarie la predisposizione di videocamere sui cavalcavia.

Debbo ringraziare il Ministro perché quest'anno è stato accolto un emendamento da me proposto, però purtroppo, assieme a questa soddisfazione per l'apprezzamento da lei manifestato e per il fatto che il mio suggerimento sia stato utilizzato nella vicenda della concessione BRE.BE.MI, ho dovuto con disappunto constatare la cancellazione del diritto di prelazione del promotore nell'ambito del *project financing*.

Faccio presente che lei, signor Ministro, fa parte di un Governo che, nonostante con la manovra finanziaria dello scorso anno abbia aumentato moltissimo la pressione fiscale e per di più si sia trovato un «tesoretto» di circa 50 miliardi di euro, dispone tuttavia di poche risorse. Ebbene, a fronte di questa situazione, come si ritiene di poter rinunciare alle risorse private? Un intervento economico dei privati in assenza dell'istituto del diritto di prelazione non avrà mai luogo. Questa, peraltro, non è una

tesi solo mia, ma è suffragata dallo stesso Ministero dell'economia e delle finanze che in una nota dei primi di novembre – di cui le farò avere copia – informa che in assenza di tale istituto si è riscontrato un azzeramento dei nuovi avvisi. In poche parole gli imprenditori non si avvicinano e non scelgono più il *project financing*.

Aggiungo che se a qualcuno può apparire eccessivo il piacere che si fa agli imprenditori introducendo in una norma il diritto di prelazione, si potrebbe allora percorrere la strada da noi suggerita con un emendamento al disegno di legge finanziaria, il cui rilievo mi dispiace che non sia stato da lei colto – del resto mi sembra che nel corso del dibattito non sia stato molto presente, visto che non ha mai partecipato ai lavori della Commissione, né a quelli dell'Assemblea – nel quale si propone l'adozione di una nuova metodologia con la quale sarebbe possibile superare anche l'istituto del diritto di prelazione, semplicemente organizzando con criteri differenti da quelli che lei ha invece voluto nella rivisitazione del codice degli appalti, questo coinvolgimento del capitale privato.

Immagino, infatti, che lei sappia perfettamente che il nostro continua ad essere uno Stato fortemente indebitato, in cui non è possibile aumentare ulteriormente la pressione fiscale che è stata già portata ai massimi livelli, analogamente alla spesa; mi chiedo quindi in che modo procedere se non si fa ricorso alle risorse private.

Per questo motivo, mi permetto ancora di segnalare alla sua attenzione questo emendamento, ai fini di una eventuale approvazione quando il disegno di legge finanziaria verrà esaminato dalla Camera dei deputati. Infatti ritengo fondamentale il contributo che le banche e gli imprenditori privati possono offrire al rilancio del sistema infrastrutturale.

Il presidente dell'ANAS in questa sede si è vantato di aver anticipato la norma in materia di arbitrati contenuta nella legge finanziaria. Al riguardo mi è capitato di ascoltare una sua pregevole opinione nell'ambito di un recente convegno svoltosi dopo la presentazione della legge finanziaria, in merito alla quale le chiedo se sia ancora realmente convinto che quella norma che prevede la soppressione delle clausole arbitrali nei confronti di tutte le imprese pubbliche, compreso ENEL ed ENI e quindi non solo ANAS e pubblica amministrazione, costituisca una scelta che va veramente a favore dell'interesse pubblico, magari immaginando di poter scaricare sulla giustizia ordinaria la celebrazione di queste controversie? Personalmente credo che procedendo in tal modo si rischi la paralisi.

Infine, ultima notazione, ritengo che a questo punto sia fondamentale chiarire il ruolo dell'ANAS, considerato che questo ente si trova in una condizione di evidente conflitto di interessi. Non possiamo criticare l'esistenza di conflitto di interessi in capo ad altri soggetti e poi immaginare che l'ANAS perpetui e consolidi questa triplice funzione di concessionaria, concedente e controllore. Si deve definire una volta per tutte la funzione dell'ANAS; se si intende organizzare un nuovo braccio operativo pubblico si scelga politicamente questa strada e lo si dica con chiarezza; analoga trasparenza occorre ovviamente qualora si intenda invece potenziare la funzione di controllo di questo ente, oppure se si vuole che l'A-

NAS diventi il gestore di tratte di autostrada. Non è infatti possibile continuare in questo equivoco. Peraltro, signor Ministro, è una questione che rientra certamente più nelle sue competenze che in quelle del dottor Ciucci, che è certamente un buon impiegato dello Stato, ma il cui compito è semplicemente quello di attuare le direttive politiche sia del Ministro che del Parlamento.

MONTINO (*Ulivo*). Desidero effettuare solo due brevi osservazioni, visto che sono state già svolte molte considerazioni per una parte condivisibili, anche se alcune esagerate. Ritengo che complessivamente la discussione fin qui svolta sia stata proficua e positiva.

Quando parliamo di infrastrutture, penso che occorra innanzitutto sgombrare il campo da un elemento fondamentale, ovvero dall'idea che qualcuno, per lo meno a livello della Commissione, abbia interesse a bloccare o a non rendere fattibile il piano, le opere, gli interventi e quant'altro. La discussione non si svolge infatti su questo piano, ma verte sul merito delle questioni che siano esse di grande o di medio livello, ricomprendendo così tutto il panorama che abbiamo di fronte.

Non voglio dilungarmi sulle questioni già segnalate dai senatori Mazzaello e Brutti ed anche dai colleghi del Centro-destra, ma desidero semplicemente sottolineare come all'interno della Commissione si stia compiendo uno sforzo ampio ed unitario che ha da sempre imboccato la strada della fattibilità e non quella dell'ostruzionismo o della negazione del procedere. Questo è un dato molto importante.

I nostri rapporti con il ministro Di Pietro sono stati sporadici e poco continui o organici, perché forse egli stesso è sempre partito dalla considerazione di una forte autonomia ministeriale, anche rispetto al quadro politico (punto sul quale poi ritornerò), privilegiando invece un rapporto con il decentramento, le Regioni e così via. Ora, partendo da questo fatto, alla stretta finale, se non vogliamo rimanere su un terreno poco chiaro e, come diceva il senatore Brutti, confuso (non perché il Ministro sia tale, ovviamente, ma perché la situazione è abbastanza complessa), mi sembra opportuno stabilire un rapporto di continuità, anche più fecondo e intenso.

Quindi, rivolgendomi al Ministro, vorrei proporgli una giornata in cui mettere insieme i parlamentari delle due Commissioni di Camera e Senato, per trovare una strategia sul punto, al fine di capire come andare avanti e con quali intenzioni. Si tratterebbe, cioè, di prendersi una giornata, che non diventi una passerella (altrimenti, con questa logica, è meglio non farlo), ma che sia una specie di seminario, in cui i Gruppi parlamentari che lavorano sul fronte, sia alla Camera sia al Senato, si mettano a discutere insieme a lei, signor Ministro, sulla base di una relazione e di una comunicazione del Presidente dell'ANAS, tema per tema. Penso che sarebbe molto utile per chiarire i vari fatti e le diverse situazioni, dando il tempo a tutti noi di comprenderli meglio e a lei di recepire alcune osservazioni a mio avviso utili per andare avanti con questo piano e con questi interventi generali.

La seconda questione che mi preme sottolineare è la filosofia che lei non solo ha riaffermato molte volte nella prima fase della sua gestione, ma ha poi portato avanti nella seconda, esprimendola più volte nelle relazioni che abbiamo avuto modo di discutere in occasione dell'esame sia del bilancio e della finanziaria dell'anno scorso sia di quest'anno. Tutto sommato, il piano delle opere, anche quello del Governo precedente, è accettabile e sicuramente può essere riformabile, ma già c'è, insieme ad un grande bagaglio di progetti. Sulla base di questo, il problema consiste soltanto nel mettere in relazione tale piano con le priorità e le esigenze delle Regioni; quest'ultime comunicano le loro necessità e, sulla base di ciò, andremo avanti. Lei ha dichiarato più volte questo concetto.

Naturalmente, apprezzo lo sforzo di un rapporto molto diretto con il territorio e, soprattutto, con il sistema autonomistico (guai se non fosse così). Tra l'altro, quando parliamo, mi viene il dubbio che prendiamo in considerazione grandi opere infrastrutturali (grandi interventi, opere e infrastrutture), che non si fermano punto per punto all'interno del territorio della Regione, ma hanno una strategia più globale (europea, nazionale o, perlomeno, interregionale). Ci troviamo di fronte, magari, ad una Regione che dice una cosa e ad una che ne dice un'altra: allora, non si capisce bene dove stia il punto di decisione e cosa bisogna decidere.

Ma è vero che strategicamente è necessaria una determinata opera? Senza nulla togliere al Centro-destra, con cui adesso non voglio fare polemica, è proprio vero che dobbiamo riconfermare in blocco il vecchio piano? Forse no: sono passati dieci anni e dovremmo operare una rivisitazione del piano e del sistema delle priorità.

In conclusione, riporto un classico esempio che, come sapete, mi sta molto a cuore, riferito alla Tirrenica. La Regione Toscana dice una cosa, la Regione Lazio ne dice un'altra; qualcuno di noi dice una cosa e qualcun altro ne dice un'altra. Fermo restando che abbiamo la necessità di adeguare l'infrastruttura (perché lei ha perfettamente ragione a dire che bisogna fare qualcosa, in quanto non possiamo rimanere così), vi sono però modo e modo, tipologia e tipologia e possiamo attuare caratteristiche costruttive invece di altre. Questo, sempre tenendo conto di una serie di esigenze presenti. Va allora utilizzata meglio l'infrastruttura che già c'è e magari allargata, tramite un intervento che non comporti consumi ed evitando tracciati che sfondino altri territori, altrimenti si verrebbero a creare conflitti, tensioni locali e problemi di carattere archeologico. Stiamo parlando, infatti, di un territorio che, sotto terra, ospita la cultura etrusca da circa 4.000 anni.

Senza dilungarmi molto, sottolineo che qui e – credo – alla Camera vi è una sostanziale condivisione di vedute su cosa bisogna fare e siamo tutti interessati a realizzare; ciò nonostante, però, il vero problema è come fare, trovando le giuste soluzioni che permettano un certo livello di accettabilità da parte di tutti.

Sul punto occorrerebbe una maggior riflessione, lo ribadisco, magari tramite quel seminario che ho proposto, che potrebbe diventare strategico,

innovativo, nuovo e utile per tutti (specialmente se fosse promossa e realizzata da lei, signor Ministro).

TREMATERRA (*UDC*). Signor Presidente, sarò brevissimo. Approfitto della presente occasione per ricordare al Ministro che 30 giorni fa gli ho scritto una lettera per chiedergli un incontro, al fine di discutere di questo problema, che sta tanto a cuore non solo a me, ma ad una popolazione intera: mi riferisco ad un paese che lei conosce bene, Acri.

Avevamo ricevuto il finanziamento di un primo lotto di strada, individuato nell'accordo di programma quadro siglato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Calabria, nel luglio del 2002. L'impegno finanziario è di 20,617 milioni di euro, con la delibera CIPE n. 20 del 2004. Prima del progetto, era stato deciso che l'ente attuatore – questo è il problema – fosse l'ANAS. L'ANAS ha redatto un progetto di nuova strada per 6,7 chilometri, senza tener conto della Conferenza dei servizi che vi era stata. Cosicché se n'è tenuta un'altra, sempre per un problema di discontinuità e (intanto, un Comune era passato dal centro-destra al centro-sinistra) al posto del primo progetto di circa 7 chilometri, ne è stato redatto uno nuovo per 800 metri di galleria. Si stravolge tutto, quindi, per una galleria che corre lungo una strada che è stata chiusa per circa otto mesi, che, oltretutto, nella parte sinistra, presenta una frana pericolosissima.

Ciò che mi sorprende di più, signor Ministro, è il meccanismo per il quale l'ANAS cede i propri finanziamenti alla Provincia, che diventa quindi l'ente attuatore: la Provincia indica la gara di appalto, realizza il progetto relativo a questa strada, la SS 660, ma anche per un'altra strada nuova, per la quale sono stanziati 60 miliardi di euro. Non se ne occupa l'ANAS, in accordo con il capo compartimentale (che stimo, ma che forse non avrà le qualità necessarie, non per colpa sua: è la natura che l'ha creato in questo modo). L'ANAS assegna i 60 miliardi di euro alla Provincia, che realizza un'altra strada, escludendo completamente questo paese. Si costruisce quindi una strada da 60 miliardi per una comunità di circa 7.000 abitanti, a scapito di una comunità di 28.000 abitanti. Si stravolge un progetto approvato sei o sette anni fa da tutte le forze politiche della comunità montana e ne crea un progetto nuovo.

Sono preoccupato. La domanda è questa: come può l'ANAS dare i soldi alla Provincia di Cosenza per indire gare d'appalto e avviare la progettazione? Annuncio comunque che sul tema presenterò un'interrogazione.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Glielo spiegherò, non ci vuole molto.

PISTORIO (*DCA-PRI-MPA*). Signor Presidente, signor Ministro, ascoltando i miei colleghi notavo che c'è una sorta di insoddisfazione *bi-partisan* rispetto al bilancio di questo anno di attività. Se questo è in qualche modo comprensibile per chi è all'opposizione, comincia a diventare

politicamente imbarazzante quando proviene dalla sua maggioranza. Questo è quanto ho percepito. In questo dissenso potrebbe esservi anche una ragione di onore per lei, perché lei ci tiene ad essere un politico anomalo e fuori dagli schemi.

Le voglio porre una domanda su una questione che mi interessa molto, che rappresenta un po' un tormentone, anch'essa fuori dagli schemi. Qual è l'indirizzo politico e la filosofia politica che vuole seguire nel rapporto con l'ANAS? Capisco un periodo di rodaggio, ma adesso è passato più di un anno (anche se il Governo può avere gli anni contati, come si dice scherzando).

Visto che tutti i senatori hanno affrontato il tema specifico del rapporto con le concessionarie, le chiederei di spiegarmi meglio la sua idea sull'Agenzia per la logistica sullo Stretto di Messina, che è stata anche oggetto di un confronto. Se non sbaglio, signor Ministro, nel decreto fiscale non vi era nulla che riguardasse la soppressione della società Stretto di Messina. In Commissione, poi, ci fu un'iniziativa politica della maggioranza che produsse un risultato relativo allo scioglimento; lei ebbe parole durissime (evocò addirittura la distruzione dei buddha giganti ad opera dei talebani) e produsse un documento, seppure in forma quasi riservata, cioè senza assumere un'iniziativa pubblica, sulla possibilità di trasformare la società Stretto di Messina in un'altro ente sotto il controllo dell'ANAS.

PRESIDENTE. Era già un emendamento della Commissione.

PISTORIO (*DCA-PRI-MPA*). Mi perdoni, Presidente, non cito cose di cui non sono sicuro.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Lasci che il Presidente rivendichi il suo emendamento.

PRESIDENTE. Non mio: era un emendamento del senatore Montino sull'Agenzia. Sono sicura.

PISTORIO (*DCA-PRI-MPA*). Non è così. Ho ricostruito diversamente la vicenda. C'è stata un'iniziativa della Commissione per lo scioglimento della società; poi vi è stato il tentativo di mediazione con l'emendamento Montino, non soddisfacente, perché vi era un'altra proposta proveniente dagli uffici del Ministro che prevedeva cose ben diverse. Questa proposta non si è realizzata e alla fine si è avuta la soluzione dell'Aula, che ha drasticamente abortito l'iniziativa della soppressione. Ma il tema rimane aperto, perché poi è stato nuovamente evocato.

Mi spiega, signor Ministro, l'idea che aveva avuto sulla società Stretto di Messina e il rapporto che aveva immaginato con l'ANAS? Sono molto interessato a questo argomento, che ne evoca altri, a cominciare dal Corridoio 1. Lei è stato protagonista di polemiche e di iniziative, che poi non sono giunte a conclusione, ma credo che il tema rimanga aperto e vorrei conoscere la sua opinione.

PRESIDENTE. Vorrei porgere anch'io tre domande al Ministro, ringraziandolo per questa preziosa occasione di confronto.

MARTINAT (AN). Preziosa e rara.

PRESIDENTE. Sul fatto che sia rara non sono completamente d'accordo. Probabilmente rara in confronto al fatto che abbiamo molti provvedimenti che riguardano il suo Ministero. Abbiamo discusso di arbitrati e di altro, ma devo dire che il Ministro è venuto ogni volta che è stato chiamato, compatibilmente con tutti gli impegni di un Ministro come quello delle infrastrutture. Siamo qui ovviamente per discutere.

Ribadisco che con dispiacere non abbiamo svolto questa discussione a luglio, quando all'attenzione della Commissione vi era il Piano economico e finanziario dell'ANAS. Il Governo, infatti, aveva detto che la priorità era la sicurezza stradale e maggioranza e opposizione hanno condiviso questa impostazione. Non siamo stati nelle condizioni di svolgere il dibattito allora. Anche per questo svolgiamo ora questa discussione, peraltro molto attuale.

Nel merito delle questioni, vorrei porre tre domande basate su alcune considerazioni.

Sul tema del federalismo infrastrutturale abbiamo discusso abbastanza a lungo all'interno della Commissione. La Commissione, naturalmente a maggioranza, ha approvato la relativa norma e sostanzialmente condivide un processo che avvicina le scelte ai territori; d'altra parte, chiede che siano risolte, anche sul piano normativo, due questioni specifiche, altrimenti il rischio è che da un'idea buona si arrivi ad una frammentazione e ad un'applicazione ineguale, assolutamente pericolose, del principio. Tra l'altro, avevo presentato un emendamento, purtroppo non accolto, proprio per cercare di descrivere un quadro di regole, una cornice entro cui si dovrebbe attuare il principio del federalismo infrastrutturale.

Comincia ad emergere il rischio che vi siano trattamenti impari nei confronti dei soggetti privati e che le Regioni propongano infrastrutture addirittura in competizione tra di loro, senza quella necessaria regia, in qualche caso anche su infrastrutture dell'ANAS. Le proposte creative dei promotori in parte sono anche giuste, ma ormai pongono un problema di regia da parte del Ministero, innanzitutto, e dell'ANAS. In questo senso, il piano economico-finanziario e il disegno di legge finanziaria non ripropongono questa discussione come uno dei punti strategici, pur autorizzando in modo netto la possibilità di realizzare società miste tra Regioni ed enti locali. Infatti non descrivono un quadro di regole, che personalmente ritengo debba essere proposto dal Governo e poi, naturalmente, approvato dal Parlamento. Questa è la prima considerazione sul tema del federalismo infrastrutturale.

Connesso con questo vi è un altro tema che mi sta molto a cuore. Partendo dal principio, giusto, che bisogna avvicinare (all'interno di una regia, altrimenti nulla funzionerà) le scelte ai territori, mi colpisce che mentre si propone il principio del federalismo infrastrutturale, ancora

non siamo riusciti ad ottenere il disegno di legge di riforma per superare la legge obiettivo. Non nego che sia un problema tutto interno alla maggioranza.

Abbiamo già svolto la discussione generale sul tema: nessuno vuole distruggere la legge obiettivo. Ma vi sono due punti (il processo di valutazione ambientale e il ripristino della Conferenza dei servizi per le istituzioni locali) che ritengo debbano essere corretti. Non si tratta di azzerare, ma di correggere. Anche su questi temi non vi è ancora stata una proposta da parte del Governo, pur essendo stata sollecitata nei pareri relativi a vari provvedimenti (DPEF e finanziaria) sia da questa Commissione, sia dall'Assemblea del Senato. Naturalmente mi auguro che lei sia in grado oggi di anticiparci una proposta.

Dal mio punto di vista, il tema del federalismo infrastrutturale e della necessità di avvicinare i territori alle decisioni si accompagna a quello della riforma della legge obiettivo, che invece aveva come strategia esattamente l'opposto: escludere gli enti locali in modo netto dalle decisioni; altrimenti non si risolverebbe il meccanismo per cui la Regione è motore di tutto ma a sua volta non si deve confrontare con gli enti territoriali.

Vorrei svolgere ora un'ultima considerazione su un tema che merita grande attenzione e di cui abbiamo parlato anche ieri con un certo interesse. Capisco che siamo ancora nel campo delle ipotesi, ma mi sembra che nel piano economico finanziario dell'ANAS si propone che, ad esempio, per quanto riguarda sei concessionarie autostradali in scadenza tra il 2011 e il 2017, si torni ad una gestione diretta dell'ANAS. Credo che questo tema vada tenuto aperto, nel senso che o le si rimette in gara o le si riporta all'interno di un sistema di gestione pubblico. Si tratta di una discussione molto delicata. Comunque, mi colpisce il fatto che nel contempo su due concessionarie ora alla nostra attenzione, cioè sulla Brescia-Padova e sull'Autocamionale Cisa, si propongono, invece, delle proroghe delle concessioni. Tuttavia penso che avendo già nel 1999 con la direttiva Ciampi-Costa assicurato robuste ed estese proroghe delle concessioni per l'ultima volta ed avendo instaurato il principio del subentro, in base al quale chi arriva si accolla tutto, compresi gli investimenti da fare o in corso, ritengo che quella resti ancora la strada da privilegiare. Peraltro, sarebbe strano che si effettua in alcuni casi una ripubblicizzazione e in altri una proroga anche perché, in termini di applicazione delle regole, scelte così impari tra le concessionarie andrebbero motivate bene. Non le nascondo che continuo ad essere dell'idea (non è un'idea nuova, in questa Commissione è stata sentita centinaia di volte, ma la voglio ribadire anche a lei) che a mio avviso sarebbe meglio sottoporle tutte a gara, scegliendo nuovi soggetti capaci di gestirle, con investimenti, tariffe, piani economici e finanziari da porre in competizione. Dunque, vorrei sapere per quali ragioni si persiste in un meccanismo di proroga che non sembra coerente con delle regole di apertura al mercato e alla concorrenza.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Signora Presidente, cercherò di rispondere alle singole osservazioni, alcune delle quali sono state affrontate da più senatori.

Iniziando da un'osservazione del senatore Martinat, io ho affermato e ripeto che il bilancio 2005, così come presentato a suo tempo, nei numeri non corrisponde alla situazione reale. All'epoca l'ho definito falso nel senso, e lo ribadisco, che non vi era corrispondenza fra i dati ivi riportati e la situazione reale. Prendo atto del fatto che lei ha sostenuto che forse vi erano degli errori di valutazione, ma certamente non si trattava di falso. Possiamo dare alle parole il significato che vogliamo, ma sostenere che vi sia stato errore nel valutare una contabilità rispetto ad un'altra non mi sembra che si allontani molto dalle mie affermazioni.

Con riferimento poi al fatto che io abbia firmato quel bilancio, la prego di prendere atto di cosa ho firmato: non ho firmato l'approvazione del bilancio, ma la presa d'atto del bilancio. Ricordo di aver firmato la presa d'atto del bilancio, così come l'ANAS l'ha mandato e così l'ho trasmesso alla Corte dei conti, perché, in base alle disposizioni di legge, questo mi competeva e mi compete. Non ho avallato quel bilancio, ne ho preso atto e l'ho inviato alla Corte dei conti, che lo ha approvato a seguito del ripianamento dei debiti che è stato realizzato con il finanziamento disposto dal decreto-legge del 2006 e, quindi, con la possibilità di inserimento di nuovi fondi e di riscrittura delle appostazioni specifiche dei singoli lavori effettuati.

GRILLO (FI). Ma è l'anno dopo, Ministro; contabilmente non ha senso quello che dice.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Per lei non avrà senso, per la Corte dei conti ha avuto senso.

GRILLO (FI). Ha fatto bene la Corte dei conti, evidentemente non ha trovato nulla di anomalo. Un fatto del 2006 cosa c'entra con il 2005?

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Vorrei farle notare che il bilancio da approvare nel 2006 faceva capo al 2005 e non al 2006, così si usa dalle nostre parti; quello che ho approvato nel 2006 fa riferimento a ciò che avete fatto voi nel 2005.

Per quanto riguarda specificamente i fondi erogati in misura consistente dalla finanziaria 2007, dal decreto-legge del 2006 (varato appena prendemmo possesso di questo Ministero) e dal decreto-legge di quest'anno, tali risorse per le strade e per le ferrovie sono servite in via prioritaria a ripianare lo sfasamento di contabilità esistente fra quanto era stato previsto nelle precedenti finanziarie 2005 e 2006 e il blocco di cassa disposto dal ministro Tremonti, perché imposto dall'Unione europea, in quanto la proposta relativa a Infrastrutture Spa (ISPA) si è rivelata non confacente al progetto di finanziamento delle reti TEN e per la necessità di ripianare lo sbalzo di cassa di ANAS: infatti, i 3 miliardi inizialmente

previsti dalla finanziaria, poi sono stati ridotti a uno con il suddetto blocco di cassa.

Pertanto, questo Governo doverosamente, come era necessario, si è fatto carico delle opere importanti che erano state avviate e che dovevano essere pagate; Tremonti, però, ne ha dovuto bloccare il finanziamento, perché si è dovuto confrontare con l'Unione europea e giustamente ha dovuto bloccare la cassa. Altrettanto giustamente e doverosamente noi abbiamo dovuto farvi fronte, perché a mio avviso si tratta di opere giuste e già iniziate, quindi dovevano essere portate avanti.

In realtà, quindi, rispetto all'accusa di continuità che viene avanzata, credo che si tratti di una corresponsabilità positiva del Governo e dell'opposizione di oggi e di ieri che, pur scambiandosi nei ruoli, si sono assunti la responsabilità di riavviare da alcuni anni un'opera infrastrutturale importante nel Paese.

Passando ad un altro tema, ribadisco che l'istituto della convenzione unica non è la convenzione tipo; quindi, ovviamente fa riferimento a ciascuna realtà, perché ognuna è a sé stante. In una convenzione è previsto un certo tratto autostradale e in un'altra uno diverso; ci sono regole generali che non fanno capo alla convenzione tipo, ma alla direttiva che il CIPE si è dato sulla base delle disposizioni approvate a suo tempo dal Parlamento. Tale direttiva CIPE, inoltre, è stata ritenuta conforme alla normativa dalla Corte dei conti ed è stata registrata nei dovuti modi.

Per quanto riguarda le convenzioni, torno a ribadire che ovviamente nell'elaborazione delle convenzioni – piaccia o meno – si effettua un riferimento al futuro in cui si possono discutere parametri identici in ordine alle modalità di calcolo delle tariffe e anche altri aspetti. Diverso è il caso per quanto concerne le convenzioni in essere, dove bisogna giustapporre la necessità di rivedere gli extraprofiti con quella di rispettare le clausole contrattuali. Ecco perché con fatica e con discussioni, grazie anche alla collaborazione dell'Unione europea, abbiamo trovato un punto d'incontro con le concessionarie, in particolare con la concessionaria ASPI, affinché potesse essere emanata una nuova concessione, che prevedesse innanzitutto regole più stringenti di verifica e di controllo, nuovi investimenti per ulteriori 2 miliardi, una ridefinizione della tempistica degli investimenti ed un calcolo preciso della tariffazione e delle sue modalità d'individuazione.

Credo inoltre che il calcolo che prevede il 70 per cento dell'inflazione sia semplice, ma corretto; me ne assumo la responsabilità perché non mi pare che l'inflazione non possa e non debba essere pagata (ritengo che debba essere pagata). Abbiamo previsto che realizzare le attività ad opera d'arte, cioè realizzare bene un'opera, non produce e non deve produrre un extraprofitto. La corretta realizzazione dell'opera è il minimo che si deve fare; se essa non viene realizzata bene, allora si interviene con la penalizzazione, ma, in caso contrario, non si fa che il proprio dovere e si corrisponde perciò solo l'inflazione. Era questa la regola su cui ci siamo basati.

BRUTTI Paolo (*SDSE*). Non c'entra assolutamente niente. L'aumento delle tariffe con la fissazione delle tariffe non c'entra niente. Se anche fossimo ad inflazione zero, le tariffe autostradali, quelle sulle quali lei non vuole agire, producono un extraprofitto, indipendentemente...

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Le sto dicendo che questo extraprofitto con riferimento alle tariffe precedenti...

BRUTTI Paolo (*SDSE*). Glielo ha lasciato, mentre la legge voleva che lo riconsiderasse.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Non è così, caro senatore Brutti. Da noi la legge è fatta anche di patti scritti e di contratti. A me piacerebbe convenire con quanto lei pensa, ma lei viola i principi fondamentali di ogni regola contrattuale, nel momento in cui vuole applicare una legge con riferimento ad impegni già sottoscritti.

MARTINAT (*AN*). È quello che le avevamo detto un anno fa!

PRESIDENTE. Colleghi, vi prego, ciascuno di voi ha avuto modo di esporre le proprie osservazioni, lasciamo ora replicare il Ministro.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Per questa ragione abbiamo messo in discussione la questione e abbiamo chiesto, al Parlamento prima e alla Commissione europea poi, di trovare un punto d'incontro. Il punto d'incontro che abbiamo trovato è quello che abbiamo fissato, nel rispetto della legge, in quella convenzione, anche se non lo ritenete confacente. Di questo ce ne assumiamo la responsabilità, lo rivendico, dopo di che, lei la pensa diversamente da me, ma io sono convinto di avere più ragione di lei. Dopo di che vediamo la Commissione europea....

BRUTTI Paolo (*SDSE*). Questa Commissione decide.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Decida e si assumi le sue responsabilità. Ma che lei debba pretendere che le sue ragioni siano più ragionevoli delle mie, lo ritengo un atto di arroganza che non condivido.

BRUTTI Paolo (*SDSE*). Sono le ragioni della legge!

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Io ritengo di aver rispettato la legge e lei ritiene di avere rispettato la legge. Per quale ragione al mondo lei deve pensare di avere più ragione di me? Lasciamo agli organi competenti decidere chi ha ragione.

BRUTTI Paolo (*SDSE*). Basta leggere come stanno le cose.

PRESIDENTE. Senatore Brutti, la prego.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Torno a ripetere che lei, senatore Brutti, un minuto fa ha detto che per fortuna l'Unione europea, con riferimento alle decisioni BREBEMI ha dato ragione a noi. L'Unione europea ha aperto un fascicolo. Dall'aprire un fascicolo a dare ragione a lei, ci passa un procedimento in corso; è chiaro? Non devo insegnarle che quando un soggetto fa un esposto, chi assume l'istruttoria parte dall'esposto del soggetto, per poi decidere. Quindi lei, o chi per lei, ha fatto un esposto, dopo di che doverosamente la Commissione europea ha avviato un'istruttoria, il cui esito darà i suoi frutti. Ma che questa sia già una sentenza di condanna e, quindi, di sostegno alle sue ragioni, lo vedremo dopo che, al limite, la Corte di giustizia europea, su decisione della Commissione europea, avrà deciso in via definitiva. È chiaro? Non condivido il fatto che lei assume le sue ragioni come assolute.

BRUTTI Paolo (*SDSE*). Intanto non sono mie, ma della Commissione all'unanimità e quindi sono ragioni del Senato. L'Unione europea che non ha ricevuto da parte nostra, non credo che alcuno di noi abbia fatto un esposto, ha semplicemente guardato le carte...

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Che si è trovata sul tavolo lì così...

BRUTTI Paolo (*SDSE*). ... con gli stessi argomenti... Questa è la verità, poi se ci sono stati esposti non lo so, né mi sono interessato a tale questione.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Ripeto, la Commissione europea ha aperto doverosamente una procedura di accertamento.

MARTINAT (*AN*). D'infrazione.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. D'infrazione e di accertamento è la stessa cosa.

MARTINAT (*AN*). No, di accertamento è una cosa, d'infrazione è un'altra.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Vedo ed assisto come godete del fatto che segmenti autostradali non si realizzano: credo che voi non stiate rispettando le aspettative degli italiani.

MARTINAT (*AN*). So anche di chi è la colpa. Le concessioni sono esattamente come erano un anno e mezzo fa.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Un anno e mezzo fa non c'era una lira per realizzare la BREBEMI, per la Pedemontana e per l'Asti-Cuneo. Non c'erano e noi ci abbiamo messo i soldi.

MARTINAT (AN). Avete messo i soldi voi sull'Asti-Cuneo? Ma cosa ci avete messo? Ministro, ma chi piglia in giro!

MONTINO (*Ulivo*). Lasciamo finire il Ministro!

MARTINAT (AN). Ho capito, ma non può dire queste cose, non ci ha messo neanche un euro. Ha fatto ritardare i lavori di un anno e mezzo.

PRESIDENTE. Ciascuno di voi ha avuto la proprio opportunità di intervenire. Prego, Ministro.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Mi piace confrontarmi con il senatore Martinat, mi sono confrontato con lui sempre con grande spirito. Senatore Martinat, non condivido le sue allusioni alla vicenda dell'avvocato Ascione...

MARTINAT (AN). Ho fatto una domanda.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. ...con cui non ho nulla a che fare. Non è colpa mia se un personaggio, che faceva prima il magistrato, si è trovato poi a fare l'avvocato nello stesso territorio e non il Ministero, non l'ANAS, ma la controparte lo nomina consulente. Non ho nulla a che spartire con questa storia. (*Commenti del senatore Martinat*). Su tale questione o si assume la responsabilità di accusarmi di qualcosa, oppure non le permetto di fare affermazioni di questo genere!

MARTINAT (AN). Le ho fatto un domanda.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. O si assume la responsabilità di dire cosa vuole affermare con questo messaggio subliminale o non si permetta di fare queste affermazioni, altrimenti lascio la seduta immediatamente. Non posso accettare attacchi di questo genere, sul piano personale.

MARTINAT (AN). Ho fatto una domanda, le ho chiesto «se lei è a conoscenza di».

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Io non sono e non debbo essere a conoscenza in alcun modo di chi sono gli avvocati o i consulenti delle società terze che hanno a che fare con noi. Non chiedo e non ho diritto né titolo per chiedere a soggetti che hanno a che fare con l'ANAS (non all'ANAS, ma con l'ANAS) chi sono i loro avvocati. Non ho alcun titolo né per chiedere chi sono i loro avvocati, né perché si rivolgono ad essi, né perché li pagano in quel modo.

MARTINAT (AN). Basta dire che non lo sa.

PRESIDENTE. Mi scusi senatore Martinat, caldegiamo sempre la presenza del Ministro. Il Ministro è qui, ciascuno ha fatto le proprie considerazioni, pregherei di non interrompere più.

MARTINAT (AN). Io non sono nervoso, il Ministro lo è.

PRESIDENTE. Questo non ha a che fare con i nostri lavori. Vorrei che il Ministro concludesse perché abbiamo posto molti temi.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Qui non si tratta di nervosismo, ma di rispetto delle persone. Le sto dicendo che non è che non conosco, ma non devo e non posso conoscere: è una questione diversa. Le società concessionarie si rivolgeranno a chi riterranno loro opportuno; a me non interessa né ho titolo per interessarmene, né mi permetto di intervenire in una questione del genere, tanto per chiarire i fatti. Tali allusioni, in questa Commissione, credo che non nobilitino il ruolo che essa svolge.

Quanto poi al piano cinquantennale...

TREMATERRA (UDC). Mi faccia dire una cosa.

PRESIDENTE. Lasciamo terminare il Ministro.

MONTINO (*Ulivo*). Ma facciamolo finire!

PRESIDENTE. Non vi permetto di intervenire. Il Ministro deve terminare.

TREMATERRA (UDC). Chi lo conosce sa che il tono è così, bonario, buono; per chi non lo conosce sembrerebbe quasi una sfida. Per evitare questo, inviterei ad un tono diverso perché sono state fatte domande e il Ministro cortesemente ci deve dare le risposte.

PRESIDENTE. Dopo aver formulato domande, anche molto al limite, credo che sia lecito non interrompere più e lasciare concludere il Ministro.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Con riferimento al piano cinquantennale presentato dal dottor Ciucci, gli uffici dell'ANAS hanno assicurato che il pedaggio ombra rientra nei limiti definiti da Eurostat nell'ambito delle sue prerogative. Sono state acquisite analoghe decisioni prese in tal senso da altri Paesi della Comunità europea. Nella relazione che l'ANAS vi ha consegnato, sono indicati i Paesi europei in cui sono stati applicati i pedaggi ombra sulla falsariga di quelli indicati da Eurostat.

Per quanto riguarda l'autostrada Salerno-Reggio Calabria e la strada statale Jonica, faccio riferimento a quanto è scritto alle pagine 10 e 11 della relazione dell'ANAS, dove è indicato lo stato attuale di realizzazione o di progettazione per ogni lotto. Noi pensiamo di aver fatto il nostro dovere al riguardo, stanziando sin dall'anno scorso tutti i fondi necessari per

realizzare l'autostrada Salerno-Reggio Calabria e, quest'anno, aprendo ulteriori lotti della SS 106 Jonica.

Mi sembra di avere risposto alle domande su questo punto.

MARTINAT (AN). No. Presenterò una interrogazione. (*Richiami della Presidente*).

CICOLANI (FI). L'ANAS ha approvato un progetto diverso da quello bandito. Può spiegare anche questo?

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Sono a conoscenza del fatto che l'ANAS, dopo aver bandito la gara, stia facendo realizzare i lavori nell'unico modo possibile e che li stia tenendo sotto controllo in modo efficiente ed efficace. Se il senatore Martinat ritiene che ci sia qualcosa che non funziona, presenti la sua interrogazione e fornirà una risposta precisa e concreta su questo argomento.

Il senatore Mazzarello ha chiesto a che punto è il finanziamento per il Terzo Valico. Ho già detto che il Terzo Valico non è stato rifinanziato dall'Unione europea, che però ci ha assegnato altri finanziamenti importanti. Comunque, non è escluso che il Terzo Valico rientri tra i progetti che possono essere finanziati, nel momento in cui saranno trovati i fondi, che allo stato non ci sono.

Molti di coloro che sono intervenuti hanno sottolineato la necessità che vi siano rapporti più continuativi tra il Ministero e la Commissione. Faccio presente che, per quanto mi risulta (ma vi invito a dirmi se non è così), alle sedute della Commissione è sempre stato presente un membro del Governo, in rappresentanza del Dicastero delle infrastrutture: se non c'ero io, erano sempre presenti il Vice Ministro o un Sottosegretario. In questo senso, credo di avere adempiuto al mandato del mio Ministero. Mi sembra di capire, invece, dalle vostre parole, che desiderate che io sia maggiormente presente in prima persona, oltre che attraverso i Vice Ministri e i Sottosegretari. Ne prendo atto e me ne faccio carico, però ci tenevo a precisare che il mio Ministero è sempre rappresentato in questa Commissione, non è assente.

Per quanto riguarda le concessioni, ribadisco che in parte sono già state approvate, in parte sono in attesa della registrazione della Corte dei conti e in parte sono sottoposte alla valutazione del NARS; infine, per una sola concessione, si è ancora in fase di discussione fra l'ANAS e il concessionario stesso.

Quando dico che sono già state approvate, intendo che sono state approvate definitivamente. Da qualche intervento, invece, mi è sembrato di capire che si ritiene che qualche concessione non sia stata ancora approvata o che addirittura nessuna sia stata approvata. In realtà, alcune concessioni sono già state approvate definitivamente: la BREBEMI e l'Asti-Cuneo.

MARTINAT (AN). Ma non sono state firmate dal ministro Padoa-Schioppa.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Sì, sono state firmate.

MARTINAT (AN). Quando?

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Sono certo che sono state firmate.

MARTINAT (AN). Mi fa piacere sentirglielo dire.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Le posso assicurare che sono state firmate. Ho fatto il riscontro anche oggi stesso e mi è stato detto che sono state firmate. Se poi il Ministro lo ha fatto ieri o l'altro ieri, questo non lo so.

Non so quali rapporti e quali informazioni diverse ha lei rispetto a me, ma io posso assicurarle che quelle concessioni sono state firmate.

MARTINAT (AN). Fino a ieri no.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Posso assicurare alla Commissione di aver visto che i decreti interministeriali per le convenzioni relative alla BREBEMI e all'Asti-Cuneo sono stati firmati. Ho anche la copia.

Mi soffermo ora su un altro tema importante che avete sollevato, che ritengo dobbiamo tutti affrontare laicamente (e credo che questa Commissione potrà dare indicazioni utili in tal senso), cioè cosa succede quando scadono le concessioni e, parallelamente, perché per due concessioni è già stata prevista una proroga.

Vi chiedo di provare a leggere quelle concessioni nello spirito con cui ho cercato di indicare alcune prescrizioni. Vi porto prima il caso particolare, poi illustro la questione in generale. Il caso particolare è quello delle concessioni per l'autostrada Brescia-Padova e l'Autocamionale Cisa. Stiamo parlando di due concessioni che sono *sub judice*, perché c'è un contenzioso in corso che va avanti da anni. Loro ritengono che la concessione iniziale per la Brescia-Padova preveda anche il tratto che porta fino a Trento e che quella per la Cisa comprenda anche il tratto che completa il collegamento fino a Nogarole Rocca. Dal momento che questo era già previsto nella concessione, prima della direttiva europea, le due concessionarie rivendicano il loro diritto – lo hanno fatto davanti ai giudici italiani ed europei – a considerare la concessione come globale.

Quando fu fatta la concessione globale (non solo quella già realizzata, ma anche quella che ancora si deve fare), fu stabilito un piano finanziario che prevedeva la possibilità che gli anni aumentassero man mano che i nuovi piani finanziari autorizzavano lo sviluppo degli altri due lotti. Allora, loro chiedono che gli vengano dati i 15 o 20 anni previsti dalle

rispettive concessioni a suo tempo per realizzare le opere. Nel frattempo, è stata emanata la direttiva europea, secondo cui questo è insostenibile e da ciò è nato un conflitto insolubile.

Abbiamo allora formulato una proposta alla concessionaria Brescia-Padova, che sostiene di poter realizzare il tratto autostradale da Trento fino al collegamento con Padova. Però nel frattempo il territorio ha manifestato una diversa esigenza, nel senso che non vuole più questo tratto e preferisce quello della Valsugana. Allora abbiamo proposto alla società di andare a trattare con l'Unione europea sul termine massimo di anni che può concedere per la costruzione del tratto autostradale previsto nella prima concessione, alla condizione però che essa venga autorizzata a farlo dal territorio. Nel caso in cui il territorio, cioè la Conferenza dei servizi, dichiara che non può più farlo perché le esigenze del territorio sono mutate, la concessionaria deve prenderne atto e non aumentare il termine di 13 anni, ma deve ritornare indietro all'ipotesi iniziale. Infine, riportato il tutto alla posizione iniziale (ed è quanto stabilisce l'ultimo comma dell'articolo) è stata inserita una clausola che prevede la cancellazione di tutto il contenzioso, per cui le parti dichiarano che nessun contenzioso può verificarsi.

Abbiamo fatto quindi un'operazione di chiarezza. In sostanza, fermo restando che la concessionaria rivendica un diritto, e in effetti potrebbe averlo, fermo restando che l'Unione europea, esaminati i documenti, è disposta a concederle al massimo 13 anni per il compimento dei lavori, siamo certi che essa può farlo perché questa è la volontà del territorio? Se il territorio lo vuole, allora essa può farlo giacché ciò rientra in un precedente diritto, si va avanti e buon viaggio! Se però il territorio non lo vuole, allora il concessionario chiude la concessione nei tempi previsti.

Credo che questa abbia rappresentato un'operazione di chiarezza che forse non ho spiegato bene, ma sono pronto a farlo di nuovo e meglio quando la Commissione sarà chiamata ad affrontare questi temi: nell'ultimo capitolo si evidenzia il modo in cui abbiamo impostato questa vicenda.

Per quanto riguarda la questione Nogarole Rocca (c'è chi la chiama Cisa), c'è un problema delicato che concerne Mantova. Infatti, da una parte, è stato realizzato il tratto statale dell'autostrada che da Parma arriva a Nogarole Rocca e, dall'altra, la Lombardia ha realizzato il tratto Mantova-Cremona. Intorno a Mantova, in un tratto di strada di circa 10 chilometri, convergono la tangenziale est, la tangenziale sud e la tangenziale nord che chiudendosi creano una circonvallazione che non ha neanche la stessa Milano. Questo perché due autostrade, di cui una regionale ed una statale, vanno a ricollegarsi sulla autostrada A22 che porta al Brennero.

Il problema in questo caso è dato dalla grande pressione esercitata dal territorio perché a causa del fatto che uno non parla con l'altro sono state previste due autostrade che passano a dieci chilometri l'una dall'altra per arrivare poi allo stesso punto. Allora abbiamo trovato la seguente soluzione: una volta realizzate le due tratte autostradali fino a Mantova, si de-

vonno mettere d'accordo con il territorio, che decide se è più confacente la realizzazione del collegamento a Nord o a Sud. La parte esclusa da tale realizzazione dovrà rinunciare a tutto il contenzioso che si potrebbe creare.

In questo modo verrà completato il tratto di autostrada di collegamento la cui realizzazione era, anche in questo caso, prevista da una norma precedente (avevo dimenticato di segnalarlo). Questo segmento della Cisa riguarda una concessione che va avanti da anni, prima quindi della direttiva europea, ed era previsto che raggiungesse proprio Nogarole Rocca. Questo è il concetto di fondo ed è anche la ragione per cui si è verificato tutto ciò. Si tratta comunque di temi specifici, che richiederebbero una discussione altrettanto specifica, nell'ambito della quale il Sottosegretario potrebbe dare un utile contributo proprio perché estremamente informato sui fatti.

Per quanto riguarda il problema di cui all'articolo 12, richiamato anche dal senatore Mazzarello, e del quale credo tutti siano a conoscenza, noi abbiamo predisposto una normativa, che ritengo adeguata e di cui mi assumo la responsabilità, in base alla quale le concessionarie vengono viste come stazioni appaltanti e quindi, in quanto tali, debbono mettere a gara i lavori da realizzare per un certo numero ed entità. Si pone però il problema delle manutenzioni annuali, posto che se queste ultime dovessero andare ogni volta a gara, da una parte, si porrebbe la questione della necessità e dell'urgenza di fare manutenzione (ad esempio nel caso di nevicate o del taglio dell'erba), dall'altra, vi sarebbe l'esigenza di salvaguardare professionalità in casi di opere specifiche e speciali.

Fermo restando il principio per cui è l'Unione europea ad imporci a mettere gara il tutto, noi abbiamo aperto un tavolo sia con le parti interessanti che con l'Unione europea per permetterci, da un lato, di stipulare i cosiddetti contratti di tipo annuale (vale a dire il contratto, ad esempio, per la manutenzione di un determinato tratto in modo che tutto il contratto non vada sottoposto a gara; sotto questo profilo non si creerebbe più il problema dell'urgenza, dato che all'interno di un contenitore si creerebbero lavori che poi, di volta in volta, si potrebbero andare a prendere) e dall'altro lato, invece, che una quota, quella più specialistica, possa essere riservata sostanzialmente ai lavori in *house* (anche se non sono proprio tali, visto che si tratta di società controllate di capitali).

Ripeto che, a tale riguardo, proprio perché ci sembra corretto cercare di mantenere le professionalità e anche le maestranze di strutture importanti, abbiamo aperto un tavolo con l'Unione europea per verificare la possibilità di individuare un punto d'incontro che salvaguardi le due parti.

Per quanto riguarda le osservazioni del senatore Cicolani, al di là della scarsità di rapporti, ribadisco quanto già detto in proposito. Il senatore ha prima dichiarato che nell'ultimo anno e mezzo non è stato appaltato nulla. Ebbene in proposito ribadisco quanto mi risulta ed è contenuto anche nella relazione fornita dall'ANAS, in base alla quale non mi sembra che si possa affermare che non sia stato fatto nulla. Infatti, 53 progetti sono stati approvati e 39 cantieri sono stati riattivati.

MARTINAT (AN). Alcuni erano già aperti.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Mi faccia finire: 49 nuovi cantieri sono stati attivati per un totale di 2.600 milioni di euro. Sono state ultimate 54 opere per un importo di 1.400.000 euro; inoltre vi sono 2.600.000 euro per i nuovi cantieri. Sono in fase di aggiudicazione le gare d'appalto di lavori per altri 2.170.000 euro, due gare di progettazione per un importo di ulteriori 7.000.000 di euro. Sono in pubblicazione 3 gare di lavori per 255 milioni. Sono attivi attualmente 149 cantieri per un totale di 10.000 milioni di euro.

CICOLANI (FI). In realtà, Ministro (forse neanche lei lo sa e allora glielo diciamo noi), la prima gara vera che l'ANAS sta svolgendo è quella che ha avuto luogo a novembre e riguarda la tratta Ragusa-Catania. E' sufficiente chiederlo a chiunque in ANAS – non stiamo colpevolizzando nessuno, ma questa è la verità – per averne conferma.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Le sto dicendo che i 49 nuovi cantieri (sono 49 nuovi cantieri).....

BRUTTI Paolo (SDSE) Ma non nuove opere!

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Non ci siamo capiti. Senatore Brutti, capisco la sufficienza con cui tratta gli altri, tuttavia mi lasci parlare. Torno a ripetere che i 49 nuovi cantieri sono stati aperti semplicemente perché noi abbiamo messo i soldi. Avere un cantiere fatto da loro, che non poteva essere aperto perché non avevano stanziato i soldi, che cosa significa? Secondo lei, senatore Brutti, quel cantiere chi lo ha aperto: loro o noi? Questa idea per cui noi non avremmo fatto niente è per me terribile e falsa!

PRESIDENTE. Perdonate l'interruzione colleghi, desidero semplicemente ricordare che martedì prossimo alle ore 14 è previsto il seguito dell'audizione del dottor Ciucci. Quindi in tale sede chi lo desidera, in particolare i senatori del Gruppo Forza Italia che ieri non hanno potuto partecipare ai nostri lavori, potrà porre queste domande specifiche.

BRUTTI Paolo (SDSE). È importante che il Ministro sappia queste cose.

CICOLANI (FI). Stiamo semplicemente dicendo che forse non ne è al corrente.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Ma chi ha detto che non lo so! Forse è più facile che lo sappia io che il dottor Ciucci!

PRESIDENTE. Scusate colleghi, ma personalmente escludo che il Ministro non sappia che cosa accada all'interno dell'ANAS.

CICOLANI (FI). Se mi è permesso vorrei fare un esempio. La scorsa settimana nella mia zona sono state consegnate le opere relative alle Gole del Velino sulla Salaria; i fondi di quella attività, come pure per la tratta Rieti-Terni, risalgono al 2003 (si tratta di residui passivi di quel periodo) e non sono stati stanziati dall'attuale Governo. Per una serie di ragioni la consegna dei lavori è avvenuta adesso e si tratta proprio di uno dei nuovi cantieri richiamati dal Ministro.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Ma ho già risposto a questo. In questo anno e mezzo ci siamo fatti carico doverosamente di far quadrare tutti i conti riguardanti quei cantieri che dovevano ma non potevano essere aperti, in quanto chi li ha aperti non li ha finanziati, oppure, come nel caso dell'Alta Velocità era stato creato un canale finanziario ritenuto illegittimo dall'Unione europea (ricordo che abbiamo messo 7,8 miliardi: abbiate pazienza!). Credo che questo sia un fatto politico grave e mi dispiace che la mia maggioranza non voglia prenderne atto e non se ne renda conto. Mi spiace davvero!

MASSA (Ulivo). Nelle relazioni al DPEF e ai documenti di bilancio questi aspetti sono stati messi in evidenza. A fronte di una assenza di risorse, per cui il Governo precedente aveva interrotto tutte le opere, il Ministro ha portato avanti un'operazione fondamentale individuando ingenti stanziamenti per poter non solo concludere ma anche avviare...

MARTINAT (AN). Il Ministro ha operato solo sulle ferrovie e non sull'ANAS.

MASSA (Ulivo). Non è vero! Non è così.

MARTINAT (AN). Non facciamo finta di non sapere cose che conosciamo benissimo.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Penso che tutti sappiate che il Governo ha messo 4 miliardi di euro in questi due anni; credo che abbia fatto il proprio dovere. Dopo di che fa bene l'opposizione a dire che non bastano 4 miliardi, seppure siano stati stanziati; al contempo prendo atto che la maggioranza afferma che non abbiamo fatto niente. Per carità, questo è un Paese che funziona così! Abbiamo messo 4 miliardi, ma questo è il problema.

Al senatore Grillo, cui ho già risposto, faccio presente che l'ANAS, secondo quanto previsto dalla legge, ha creato un apposito ispettorato, come sapete, di vigilanza sulle concessioni autostradali. Questa, quindi, è la risposta concreta alla previsione normativa della finanziaria del 2007.

Ritengo molto importante la sua segnalazione riguardo ai flussi di traffico, senatore Grillo, per cui me ne farò carico. Credo anch'io che questo sia un elemento di valutazione fondamentale per stabilire poi il dare e l'avere. L'ANAS, su questo tema specifico, ha sempre risposto in modo positivo, dando tutti i termini di flussi di traffico; io invece ho previsto qualcosa di più, cioè che possano arrivare direttamente al Ministero, in via telematica, in modo che anche questo possa esercitare i controlli. In questo senso, vorrei realizzare qualcosa di più rispetto a quanto ha fatto l'ANAS.

Nel momento in cui abbiamo un'ANAS che, di fatto, è concessionaria, concedente e controllore, abbiamo un problema di fondo, che è nostro impegno e dovere risolvere una volta per tutte: l'ANAS o fa il prete o fa il sacrestano, ma non può fare tutte e due le cose. Fino a quando non si risolve questo problema di fondo, dunque, la mia impostazione è portare l'ANAS a svolgere attività di gestione e di vigilanza. Questa è la mia idea, che vorrei tentare di portare avanti.

CICOLANI (FI). Vigilanza e programmazione?

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Vorrei riportare al Ministero l'attività di programmazione, vigilanza e controllo, mentre all'ANAS quella di gestione. Questo perché ritengo che, dopo aver conferito all'ANAS il ruolo di S.p.A., è cambiato strutturalmente anche il suo oggetto sociale. Oggi permane in essa un oggetto sociale che è quello della vigilanza e del controllo, ma vogliamo darle adesso un oggetto sociale specifico, che è quello dell'attività di gestione, proprio perché gli imponiamo la parità di bilancio e, attraverso questo piano finanziario (ed essa stessa se lo vuole imporre), di essere soggetto di gestione e di attività...

CICOLANI (FI). Mi scusi, Ministro, se la interrompo, ma le lascia anche il ruolo di concedente e di concessionario?

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. No.

CICOLANI (FI). Concedente, concessionario e un'altra cosa...

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Sono tre cose: concedente, concessionario e controllore. Questa è l'impostazione ed è chiaro che su di essa verremo a confrontarci qui, perché si tratta di un lavoro molto complesso. Come sapete, la legge dell'anno scorso ha previsto, nel breve e medio periodo, un ispettorato autonomo per poter differenziare le funzioni e, come obiettivo, quello di spacchettare i lavori ed il ruolo dell'ANAS, lasciandole la gestione. Tutto questo, se ve lo ricordate, lo abbiamo scritto nella legge dell'anno scorso.

Sotto questo aspetto, ritorno al discorso che stavo facendo prima di interrompermi per parlare della Brescia-Padova. Per quanto riguarda l'idea di un'ANAS che riprenda la gestione dei segmenti autostradali, bisogna

stare attenti: non so se sia una vera e propria «irizzazione». Qui affronto questo tema veramente con spirito laico; vorrei sentire più campane, perché è un aspetto molto importante e delicato. Dal momento che ci troviamo proprio in una fase di discussione e riflessione, chiedo e mi interrogo su di un'ANAS che diventa società per azioni, quindi gestore e realizzatore di segmenti autostradali. La stessa Asti-Cuneo ha come socio l'ANAS, quindi già è in una situazione di questo genere, ed in questo caso è veramente emblematico il fatto che alla fine si trova ad essere controllore di sé stessa. Vi è quindi una situazione delicata sotto questo aspetto.

Mi pongo allora una domanda, alla quale non ho ancora una risposta: mi chiedo se possiamo davvero pensare che ogni volta che scade la concessione dobbiamo necessariamente darla in appalto ad altri oppure non può gestirla l'ANAS, visto che, in quanto concedente, ha anche la possibilità di fare il gestore. Questa è una domanda che sottopongo ad una riflessione politica: vi è ancora qualche anno, ma possiamo affrontarla in tempo e con spirito laico. Anche con riferimento alla possibilità del federalismo infrastrutturale (e rispondo così alla domanda posta dalla Presidente), guardate, signori senatori, che mi sembra che esso come nel caso della Lombardia stia producendo effetti positivi, in quanto mette in condizione chi sta nel territorio di poter interloquire direttamente con esso e di fare sinergia, a prescindere dalle colorazioni politiche, tra la visione nazionale e quella locale (si ha la possibilità di parlare, di vedere tutti i giorni come sta la situazione, di interagire).

Se non avessimo realizzato questa ANAS regionale (che è l'insieme di quella nazionale e quella regionale), questa CAL e se, sulla sua falsa riga di essa, non ne realizzassimo altre per tratte regionali di questo genere, avremmo finito per allungare i tempi del consenso.

MARTINAT (AN). Ma la Cremona-Mantova è *in house* con la Lombardia, non hanno chiamato in società l'ANAS.

CICOLANI (FI). Signor Ministro, forse lei non sa che in questa Commissione avevamo elaborato un'ipotesi di federalismo in tale direzione alla fine del 2005, nell'ultima finanziaria. Poi, il ministro Tremonti non ci consentì di approvare il testo redatto in Commissione.

Sul punto vorrei rivolgerle solo una domanda: perché la scelta del 50 e 50? Non pensa che sarebbe stato opportuno mantenere una maggioranza dello Stato?

PRESIDENTE. Anche l'ANAS.

CICOLANI (FI). Non so quello che pensa l'ANAS.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Sarei davvero contento se su questo tema la Commissione potesse convocare il Presidente della Regione Lombardia, perché è un'esperienza.

CICOLANI (*FI*). Allora, se è già stato qui, come mi state dicendo, credo che vi abbia spiegato che per definizione chi detiene il 49, sentendo di controllare il 51, fa in modo di mettergli sempre una zeppa. Se la percentuale è divisa in 50 e 50, o non si fa niente (è vero) oppure, se vi è senso di responsabilità, ognuno cerca di fare qualcosa. Per noi è stata un'esperienza positiva (dopodiché, è ovvio che vi sono i pro ed i contro dappertutto), perché a quel punto nessuno dei due può accusare l'altro che le cose non vanno bene, nessuno si sente all'opposizione, ma tutti si sentono di fare. La sinergia, quindi, è stata positiva.

Devo dire di più: in Lombardia, questa sinergia positiva è stata possibile anche grazie alla responsabilità di altri soggetti. È successo, infatti, che tutti insieme i Presidenti della Provincia (uno della Lega, uno dei DS, uno di Forza Italia) hanno stipulato un accordo quadro con la Regione. Questo, quindi, è stato positivo.

PISTORIO (*DCA-PRI-MPA*). Non è l'unico caso: ve ne è stato un altro identico, figlio di questa esperienza, che è stato utile.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Torno a pregarvi, prima di bollare questa esperienza, di tenerla in considerazione, perché è positiva.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Anche quella dell'irizzazione?

TREMATERRA (*UDC*). Signor Presidente, o lasciamo concludere il Ministro o apriamo un dibattito, altrimenti si creano figli e figliastri.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Chiedo scusa, signor Presidente: ha fatto una domanda il collega, ne faccio una anch'io.

TREMATERRA (*UDC*). Lei ha fatto bene a bloccarmi, Signor Presidente, però...

PRESIDENTE. Veramente lei ha parlato e non l'ho affatto bloccata. Comunque, darei la parola al Ministro, affinché concluda.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Ma se il concedente è lo Stato, come fa il Ministero a dire che lo dà all'ANAS senza gara?

PRESIDENTE. Scusate, colleghi, il Ministro ci ha già dichiarato la sua disponibilità a discutere sul futuro dell'ANAS, sulla vigilanza, sul Ministero, sulle concessioni e su cosa avverrà alla scadenza. Mi permetto di aggiungere anche il tema dell'*Authority*, che è sempre all'interno di questa discussione. Quindi, destiniamo un apposito appuntamento per discutere della strategia futura riguardo alla gestione, alla vigilanza, al controllo, cioè il complesso delle regole.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Voglio tranquillizzare il collega. L'ANAS è concessionaria e concedente al contempo. Il cosiddetto contratto di programma, di cui parlate (credo che lo abbiamo mandato anche qui), è né più né meno in esito alla concessione che lo Stato dà all'ANAS. Nel momento in cui lo Stato dà all'ANAS la concessione, l'ANAS è concessionaria rispetto allo Stato e concedente rispetto al terzo. L'ANAS, allora, dispone già della concessione per realizzare le opere, con la possibilità di farle attraverso un terzo soggetto, dandole in concessione. Ma in realtà l'ANAS, nel momento in cui stipula l'accordo con lo Stato, è già concessionaria rispetto allo Stato.

MARTINAT (AN). Infatti le altre sono subconcessionarie.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Sono tutte subconcessioni. In realtà quelle che noi chiamiamo concessionarie sono subconcessionarie. Per chiarire, la concessione iniziale ce l'ha l'ANAS con Stato, perché essendo una S.p.A. ha avuto la concessione *ex lege*.

Chiarito questo, vorrei sottolineare un altro aspetto che mi interessa. Ho già detto che sto manifestando un'attenzione positiva ai flussi di traffico: sto cercando di farmene carico; è difficile creare la messa in regime, ma un è problema reale. Ora vorrei segnalare, a proposito del *project financing* che, da ultimo, mi sono incontrato questa mattina con il rappresentante dell'ANCE, con cui stiamo discutendo proprio in questi giorni. Da una parte vi è la necessità di allinearsi alle regole europee. Nel codice dei contratti pubblici abbiamo eliminato il diritto di prelazione del promotore finanziario, che attualmente può esercitare tale diritto. Questa mattina dovremmo aver raggiunto un punto di incontro con le categorie, da una parte, per essere in linea con l'Unione europea e, dall'altra, però, per prendere atto dell'inutilità per un soggetto di investire se poi non ha neanche il diritto di prelazione; la sintesi è quella di fare a gara unica e non a doppia gara.

MAZZARELLO (Ulivo). Si tratta di un emendamento che ha presentato il senatore Grillo.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Voi pensate che se l'opposizione fa delle osservazioni...

GRILLO (FI). Il relatore alla finanziaria ha dichiarato interesse all'accettazione di questo emendamento.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Da parte mia (inteso come Governo, poi il Parlamento farà quello che riterrà opportuno) le posso assicurare che ho dato incarico ai miei uffici di studiare la possibilità, nel caso che questo emendamento non passasse in finanziaria, di valutare se vi sia la possibilità di inserirlo in un eventuale terzo decreto correttivo. Lei mi dice che in occasione dell'esame della finanziaria si può raggiun-

gere un accordo: sarebbe la soluzione ad ogni problema. La proposta è quella di fare una gara unica, in modo che si eviti la seconda gara. Io non ho letto la sua proposta, ma se è su questa linea, ripeto, sarebbe importante – e mi rivolgo alla Commissione – valutarla con attenzione, perché mi sembra che possa essere un punto di incontro tra due esigenze: l'esigenza, appunto, di rispettare la gara per aver il promotore finanziario e l'esigenza di mettere in condizione chi investe soldi per una gara e per presentare un progetto, alla fine, con una gara sola possa anche vincere, senza fare la seconda gara.

BRUTTI Paolo (*SDSE*). Questa è la proposta di legge. Vi sono già altre proposte, presentate una da me e dal senatore Montino e una da Grillo, che sostanzialmente vanno in questa direzione. Non è proprio così semplice, ma il criterio è quello.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. A me farebbe molto piacere, anche se – è vero – non è semplice.

Oggi alla riunione c'erano sia l'ANCE sia tutti gli altri e loro su questa proposta hanno trovato un punto di incontro. Anche questo aspetto mi pare importante, perché credo sia una cosa positiva avere un dialogo con le associazioni. Se voi poteste in questo senso farvi promotori, affinché si possa trovare una condivisione, io sono d'accordo.

GRILLO (*FI*). Nel dibattito sulla finanziaria quell'emendamento, che prevede le cose che lei ha poco fa citato, è stato giudicato meritevole di accoglimento dal relatore. Il Governo ha detto, essendo interessato, che sarebbe stato più opportuno esaminarlo alla Camera con calma. Adesso allora verrà ripresentato alla Camera dei deputati.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Le posso assicurare che anche il mio partito lo presenterà, quindi non è questo il problema. Spero di presentarlo, però, come Governo.

PRESIDENTE. Sarebbe meglio: noi non lo abbiamo fatto perché ci hanno detto che non potevamo presentare emendamenti. Capisce? L'importante comunque è che arriviamo al risultato.

Vorrei far presente che la Commissione ha a lungo discusso sul tema e comunque il relatore ha già detto che condivide la proposta; il Governo, nella persona del Sottosegretario, ha detto che la valuterà.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Era una domanda a cui dovevo dare una risposta. Come dice il senatore Brutti, non è una cosa semplice e bisogna ragionarci bene.

BRUTTI Paolo (*SDSE*). Adesso mi stanno spiegando la proposta. Ho paura ad inserire in un articolo della finanziaria una tematica su cui si sta lavorando da due anni.

MARTINAT (AN). Nella finanziaria c'è di tutto.

BRUTTI Paolo (SDSE). Siccome c'è tutto, vi sono anche delle cose che non funzionano.

GRILLO (FI). Lo abbiamo valutato attentamente.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Sono d'accordo sulla sua impostazione, ma personalmente, con i miei uffici, mi sento di dire che condivido questa idea. Mi sento di dirlo e se non lo affermo in questa sede quando vuole che lo dica?

Senatore Montino, ne prendo atto: lei mi ha rincuorato quando ha detto che siamo tutti interessati a fare le opere e non a non farle. Questa affermazione per me è una grande iniezione di fiducia. Non lo sapevo.

Per quanto riguarda il fatto che stiamo ascoltando tutte le Regioni, perché ci vuole una strategia nazionale ed internazionale, le posso assicurare che, pur sentendo le Regioni, non possiamo fare tutto ciò che ci chiedono. Abbiamo sentito tutte le Regioni e ci vogliono esattamente 278 miliardi di euro per dare ciò che chiedono, cioè circa 100 miliardi di euro in più di quelli previsti con la legge obiettivo. In questi cinque anni abbiamo ridotto a 30 miliardi, per un totale di 90, e quindi credo che abbiamo sentito molto, ma anche deciso molto in coordinamento e autonomia.

Per quanto riguarda l'osservazioni del senatore Trematerra sulla questione specifica dello spostamento dei fondi da un'opera all'altra, vorrei soltanto segnalare che le opere in questione riguardano infrastrutture non dell'ANAS, non statali. Erano dell'ANAS, ma dopo che queste strade sono passate alle Province (voi sapete che ci sono state le provincializzazioni.....

TREMATERRA (UDC). No, questa non è passata alla Provincia; la 660 è dell'ANAS (attuatore l'ANAS).

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Mi lasci terminare, la prego. Prendo atto che al senatore Montino non interessa. Facciamo così: lei presenta un'interrogazione parlamentare e io le rispondo punto per punto sulle questioni che ritiene più opportune.

TREMATERRA (UDC). Lei è stato già cortese a rispondere ad un'altra mia interrogazione.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Doverosamente.

TREMATERRA (UDC). Le gallerie non le fanno con quei stanziamenti.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Lei però sta facendo una battaglia contro la Provincia: non mi coinvolgete.

TREMATERRA (*UDC*). No.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Ma come no. È la Provincia che sta assumendo questa decisione.

TREMATERRA (*UDC*). Voglio sapere perché l'ANAS ha autorizzato la Provincia.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Non è l'ANAS che autorizza la Provincia.

PRESIDENTE. Colleghi, pur essendo un caso specifico, credo interessanti tutti.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Comunque, su un caso specifico di questo genere, se presenta un'interrogazione parlamentare darò una risposta puntuale.

TREMATERRA (*UDC*). Su questo ho già presentato un'interrogazione.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Allora arriverà la risposta. Ma se l'ha già presentata, perché mi ha posto la domanda?

TREMATERRA (*UDC*). Meglio parlare con lei; potrebbero non farle vedere l'interrogazione.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Senatore Pistorio, le posso assicurare che l'Agenzia per la logistica non è una mia idea, anzi io l'ho contrastata e non è passata. Credo, invece, che ci siano già nel territorio gli enti deputati a portare avanti le decisioni che devono essere assunte per le infrastrutture in Sicilia e in Calabria. In questo senso, non è neanche passata questa idea dell'Agenzia per la logistica...

PISTORIO (*DCA-PRI-MPA*). In base a una notizia risulta il progetto di passare l'autostrada di Messina in ANAS.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Autostrada di Messina è già in ANAS, nel senso che è già controllata...

PISTORIO (*DCA-PRI-MPA*). L'idea era quella di incorporare la società Stretto di Messina dentro l'ANAS per evitare lo scioglimento. Era una soluzione che veniva accreditata.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Questa è tutta un'altra cosa. Ripeto, l'ANAS lo può fare autonomamente e lo può decidere con le regole di diritto civile (non ha bisogno di una legge, ma può utilizzare le norme di diritto civile).

Credo di aver risposto anche ai temi sollevati dalla presidente Donati sul federalismo infrastrutturale: rimane solo una questione che riguarda la legge obiettivo. Nel programma del centro-sinistra è prevista una rivisitazione della legge obiettivo, ma ad oggi non abbiamo proposto un disegno di legge al riguardo, perché personalmente (devo parlare a titolo personale, perché questi temi non sono stati affrontati in Consiglio dei ministri) ritengo che questo tema possa e debba essere esaminato unitamente ad altri due argomenti. In primo luogo, occorre risolvere il problema dell'unanimità dei consensi una volta che si va fuori la legge obiettivo. In secondo luogo, è opportuno domandarsi come si può far combaciare la necessità di realizzare opere infrastrutturali fondamentali ed urgenti per il Paese con la tempistica attualmente prevista al di fuori della legge obiettivo, in special modo alla luce del nuovo decreto legislativo in materia ambientale che, come sapete, a regime prevede 950 giorni di tempo per tutte le procedure.

Noi ci siamo assunti l'impegno di rivedere la legge obiettivo perché, come normalmente succede e come succede in questo caso, quando una normativa viene utilizzata, dopo un certo numero di anni si può anche valutare come migliorarla. A questo riguardo la Presidente indica due direzioni fondamentali: il processo di Valutazione di impatto ambientale e l'intervento delle autorità locali nel processo decisionale. Sono pronto a mettere in discussione questi argomenti nell'ambito di una rivisitazione della legge obiettivo, ma ritengo che prima dovremmo risolvere politicamente i due temi che ho citato prima, altrimenti rischiamo di bloccarci su una problematica senza più far nulla. In questo senso, mi attendo di ricevere indicazioni anche da questa Commissione su come risolvere il problema della unanimità delle decisioni che devono essere assunte dai vari enti al di fuori della legge obiettivo.

PRESIDENTE. È già stato risolto, perché la Conferenza dei servizi è a maggioranza e già qualche opera è stata decisa.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Purtroppo non è proprio così, come lei sa. Comunque, non voglio entrare nel merito.

PRESIDENTE. Cito una norma vigente e chiedo l'applicazione solo di quella.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Personalmente (e di questo me ne assumo la responsabilità) a oggi non ho iniziato una procedura di revisione della legge obiettivo e fino a quando non avrò chiaro in che direzione si andrà a finire non mi attiverò per tale iniziativa. Pertanto, se il Parlamento riterrà di procedere autonomamente sarà una sua responsabilità ed io sarò leale e responsabile nei suoi confronti. Come Ministro, però, ho bisogno di sapere prima dove vado a cadere con una proposta del genere e poi la attivo. Desidero ribadire che non mi rifiuto di farlo, ma non ho avuto ancora la possibilità di avere le idee chiare sul punto d'arrivo di

una rivisitazione della legge obiettivo. Tuttavia, sono assolutamente disponibile a un dibattito e a un dialogo in questo senso.

MONTINO (*Ulivo*). Signor Ministro, avevo formulato una domanda a cui non mi è stato risposto a proposito dell'Autostrada Tirrenica.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Posso rispondere subito: nel corso dell'ultima seduta del CIPE è stata resa la prima informativa; questa settimana è prevista la presentazione del progetto e in un'altra seduta si deciderà se e come realizzarla. Io ho fatto il mio dovere portando all'attenzione del CIPE una decisione di questo genere. Allo stato attuale manca il parere della Regione Lazio che, come lei sa, è necessario.

MONTINO (*Ulivo*). Ma lei non pensa di metterla in sovrapposizione all'Aurelia?

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Il CIPE deciderà come realizzarla. Al CIPE va in discussione: è già stata organizzata una riunione, se ne farà un'altra questa settimana e a seguire molte altre, perché dobbiamo comunque arrivare a una predecisione; dobbiamo cioè stabilire se realizzare tale opera o meno e conseguentemente se costruirla in sovrapposizione o in altra maniera. Penso comunque (ed in questo senso sento di esprimermi) che non si possa più continuare ad andare avanti nell'indecisione, perché non ci consente di risolvere il problema della concessione poi con la società interessata. Ho rimesso la questione alla decisione del CIPE portando tutti i progetti e stanno andando avanti, riunione dopo riunione, queste valutazioni.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per tutto il tempo che ci ha dedicato e per il prezioso contributo offerto ai lavori della Commissione. Il confronto vivace ed esteso ha dimostrato la giustezza della richiesta avanzata dalla Commissione affinché il Ministro potesse essere presente. Ritengo che su molti temi ci siano stati chiarimenti importanti.

Vorrei altresì precisare che questa Commissione approfondisce sempre il merito delle questioni e, quindi, la passione e anche le polemiche che sono emerse derivano dal fatto che ci occupiamo da molto tempo di questi temi, rispetto ai quali abbiamo maturato una certa competenza ed avevamo interesse a confrontarci con il Ministro.

Dichiaro concluse le comunicazioni del Governo.

I lavori terminano alle ore 17,15.

