



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 2

13^a COMMISSIONE PERMANENTE (Territorio,
ambiente, beni ambientali)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
DI PIETRO SULLE PROBLEMATICHE AMBIENTALI CONNESSE
ALLA REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

3^a seduta: martedì 4 luglio 2006

Presidenza del presidente SODANO

I N D I C E**Comunicazioni del ministro delle infrastrutture Di Pietro sulle problematiche ambientali connesse alla realizzazione delle infrastrutture**

PRESIDENTE	<i>Pag. 3, 9, 13 e passim</i>
* BELLINI (<i>Ulivo</i>)	13
BRUNO (<i>Ulivo</i>)	16
CONFALONIERI (<i>RC-SE</i>)	11
D'ALÌ (<i>FI</i>)	13
DI PIETRO, <i>ministro delle infrastrutture</i>	4, 16
FERRANTE (<i>Ulivo</i>)	10
* LIBÈ (<i>UDC</i>)	9
MUGNAI (<i>AN</i>)	12
* RONCHI (<i>Ulivo</i>)	14

N.B.: Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana-Indipendenti-Movimento per l'Autonomia: DC-Ind-MA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Democrazia Cristiana: Misto-DC; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

Interviene il ministro delle infrastrutture Di Pietro.

I lavori hanno inizio alle ore 14,05.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del ministro delle infrastrutture Di Pietro sulle problematiche ambientali connesse alla realizzazione delle infrastrutture

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca comunicazioni del ministro delle infrastrutture Di Pietro sulle problematiche ambientali connesse alla realizzazione delle infrastrutture.

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

Ringrazio anzitutto il ministro Di Pietro per la pronta disponibilità accordata alla nostra Commissione. Prima di cedergli la parola, vorrei richiamare l'attenzione sulle questioni riguardanti la mancanza di risorse finanziarie per il completamento delle opere e l'impatto ambientale connesso alla realizzazione di alcune grandi infrastrutture. Tali questioni, che riguardano alcuni elementi emersi in queste prime settimane del Governo Prodi, sono di stretta competenza della nostra Commissione.

Abbiamo letto infatti che sussiste una preoccupazione per la mancanza di risorse per il completamento di alcune opere nel nostro Paese. Per la parte di competenza di questa Commissione, l'attenzione si concentra in particolare sul dibattito che nel nostro Paese ha visto dividersi intere comunità locali per quanto riguarda l'impatto che alcune grandi opere avrebbero sul territorio e sull'ambiente. Mi riferisco in particolare alla TAV in Val di Susa, a proposito della quale vorremmo capire se ci sono elementi di novità rispetto alle indagini conoscitive svolte, e alla vicenda che riguarda il Ponte sullo Stretto di Messina, su cui sappiamo che c'è una gara aggiudicata, in merito alla quale bisognerebbe comprendere se siano già state assunte decisioni da parte del Governo e, in ogni caso, quale percorso si intenda seguire.

Abbiamo purtroppo meno di un'ora a disposizione, perché alle 15,00 è convocata l'Assemblea. Propongo pertanto di ascoltare le comunicazioni del Ministro, per poi dare la parola ai colleghi, se ci sarà il tempo. In ogni caso, se sarà necessario, signor Ministro, le chiedo sin da ora la sua disponibilità a tornare nella nostra Commissione.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Signor Presidente, ringrazio la Commissione per la pazienza di ascoltare il Governo sulle linee programmatiche possibili allo stato degli atti. Siamo infatti ancora in una fase preliminare; è ovvio che il programma completo delle infrastrutture dovrà seguire prima il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) e poi un documento specifico, cheavrò cura di far pervenire alle Commissioni competenti in tempo utile.

Innanzitutto, vorrei affrontare una questione di principio. Il Governo – e il Ministero delle infrastrutture, per la parte di propria competenza – intende confermare il proprio impegno primario in favore della realizzazione di un sistema infrastrutturale italiano il più possibile adeguato alle rinnovate esigenze che competitività, sicurezza, buona economia e necessità logistica impongono al nostro Paese. A tale proposito, la prima cosa che ha avuto cura di fare questo Governo – e, per quanto mi riguarda, il mio Ministero – all'atto dell'insediamento è stato verificare lo stato dell'arte della legislazione passata.

La legislazione passata si è caratterizzata per un forte impulso in materia infrastrutturale. Io vorrei ribadire anche qui quanto ho già avuto modo di dire in altra sede: le infrastrutture italiane – e le infrastrutture in generale – sono opere che richiedono anni, a volte lustri. Quindi immaginare che il cambio di Governo in sé possa importare uno stravolgimento del sistema infrastrutturale sarebbe da una parte un'utopia, dall'altra un atto di arroganza non adatto alla realtà, nonché alle emergenze, dei fatti.

Sotto questo aspetto, in primo luogo abbiamo verificato cosa prevedeva in concreto il piano infrastrutturale della passata legislatura. Esso è nato sotto i migliori auspici; però, cammin facendo, si è trovato ad affrontare due esigenze opposte. Vi è stata in primo luogo la necessità di far quadrare il cerchio (non si può avere la botte piena e la moglie ubriaca); il sistema di finanziamenti non è stato sempre all'altezza, cioè oggettivamente non è stato sempre tale da poter coprire tutto quel che man mano veniva previsto. In secondo luogo, una serie di accordi di volta in volta intervenuti con diverse Regioni o Enti, per varie necessità, ha portato il piano infrastrutturale predisposto complessivamente dal centro-destra a diventare elefantiaco rispetto alle potenzialità economiche ed anche rispetto alle priorità che il Paese si doveva dare. Cionondimeno, quel piano è e deve essere la base di partenza, per quanto mi riguarda, per una valutazione serena di ciò che c'è da fare.

Sempre in via preliminare, devo far presente che il centro-destra ha emanato un provvedimento generale, la legge 21 dicembre 2001, n. 443 – cosiddetta legge obiettivo, che contiene un'elencazione di opere, le quali sono in parte finanziate, in parte non finanziate, in parte approvate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) senza finanziamenti (la cosiddetta approvazione tecnica), in parte contrattualizzate e in parte in corso d'opera (alcune opere sono anche finite). La legge obiettivo è quindi il punto di riferimento di questo piano infrastrutturale a cui ci siamo trovati di fronte. A fianco di essa ed in collegamento ad essa vi sono programmi sia ordinari, previsti dalla legge finanziaria, sia straor-

dinari, in particolare il programma straordinario 2003-2005 per l'ANAS. Con riferimento a tutto ciò, ci siamo trovati di fronte ad un insieme di opere che possono essere così classificate: opere in corso d'opera («con la pala in mano», come si suol dire e come le ho definite nei giorni scorsi); opere contrattualizzate i cui lavori non sono ancora iniziati; opere con gara già effettuata, ma non contrattualizzate; opere con gara in corso; opere con gara da fare, ma già con progetto definitivo; e così via. Sul piano finanziario, il dato di fatto oggettivo che ne risulta è il seguente: la situazione di cassa che abbiamo trovato era tale per cui le sole opere «con pala in mano», cioè già in corso d'opera, avrebbero dovuto fermarsi se entro il 30 giugno non fossero state trovate delle risorse aggiuntive. Questo per una ragione ben specifica: a fine anno, il Governo della passata legislatura ha emanato una serie di direttive, in base alle quali la cassa non poteva sfiorare un certo *plafond*. L'ANAS, per esempio, pur avendo avuto nella legge finanziaria un'assegnazione di 3 miliardi di euro, non poteva sfiorare 1,9 miliardi di euro. Il risultato è che, essendo stati messi in cantiere lavori per 3 miliardi, ci si è trovati fuori somma massima. Pertanto, la prima questione che ci siamo trovati ad affrontare non rientra in una linea programmatica, ma in una linea di emergenza: come far fronte alle spese necessarie per continuare i lavori sul sistema viario e ferroviario, con riferimento ad esigenze di cassa, per i quali non solo sono state già disposte le opere, ma addirittura sono già in corso.

Mi riservo, alla fine del mio intervento, di consegnare agli atti della Commissione la copia integrale delle opere in corso, riguardanti sia il sistema viario che ferroviario, per cui c'è stata la necessità di ripianare, per almeno 1 miliardo di euro (tanto abbiamo avuto dal decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223), le esigenze di cassa per coprire la fatturazione fino al 2006. Quindi quel miliardo di euro che, nei giorni scorsi, abbiamo avuto in assegnazione nel citato decreto-legge non servirà per nessuna nuova opera (nemmeno per quelle già contrattualizzate), ma soltanto a coprire la cassa di opere già in corso. Nel contempo, per quanto riguarda il sistema ferroviario, la somma di un miliardo e 800 milioni prevista nel citato decreto-legge non verrà investita in alcuna nuova opera ma sarà finalizzata esclusivamente ad interventi di Alta velocità, prescindendo da quelli che il sistema ferroviario ordinario pur richiede. Infatti, la Rete ferroviaria italiana, con riferimento a quest'ultimo, ritiene di poter pagare, sia pure a fatica, gli importi previsti per il 2006 relativi alle opere in corso le cui fatture sono in scadenza, o quantomeno intende dilazionare il pagamento di un anno, consentendo tuttavia la cantierizzazione delle opere in corso. Al contrario, ripeto, gli importanti lavori di Alta velocità devono essere pagati e la somma di un miliardo e 800 milioni serve soltanto a dare da bere all'assetato, lungi però dall'essere sufficiente per il pagamento di tutte le altre opere già cantierizzate. Questa è la situazione che abbiamo trovato.

È ovvio quindi che le linee programmatiche del nostro Governo devono tener conto di quanto è stato fatto e delle opere in corso; infatti, non è possibile revocare le opere già contrattualizzate ma non avviate, in

quanto la revoca comporta responsabilità anche di tipo giuridico e quindi il risarcimento di una penale. Tra queste cito l'opera del Ponte sullo Stretto di Messina che è già contrattualizzata e assegnata alla società concessionaria; attualmente è in corso la fase della progettazione. Pertanto, una mera rescissione *ad nutum* comporterebbe – questo può piacere o non piacere – il pagamento di una sanzione penale prevista complessivamente per 380 milioni di euro. In realtà, in questo caso esiste una serie di clausole rescissorie oltre la rescissione *ad nutum* da me ricordata, quali l'inadempimento della controparte, la mancata approvazione del CIPE o una causa sopravvenuta.

Stiamo quindi cercando di effettuare un censimento delle opere contrattualizzate ma non cantierizzate, con riferimento alle quali esiste una responsabilità di tipo contabile, per verificare se, come accade per il Ponte sullo Stretto, esiste qualche altra opera che non rientra più nelle priorità della politica di governo del centro-sinistra. Il criterio generale cui intendo attenermi, salvo indicazioni contrarie dei soggetti titolati ad esprimerle, è quello di evitare di cancellare ciò che è stato fatto in passato, atto che implicherebbe delle responsabilità. In realtà, finora non abbiamo individuato altre opere contrattualizzate ma non cantierizzate di notevoli dimensioni, come quella del Ponte sullo Stretto, che il nostro Governo non intende realizzare. Esiste un elenco di opere comunque necessarie; il problema più che altro è di natura finanziaria. Ad esempio, la legge obiettivo prevede la realizzazione di un tratto autostradale tra San Vittore e Termoli, intervento già approvato dal CIPE per una somma di tre miliardi e 500 milioni di euro, ma siamo arrivati al punto che non ci sono soldi neanche per comprare un francobollo. Sarebbe bello realizzare una simile opera, che a mio avviso è necessaria, ma attualmente non siamo in condizione di farlo, salvo immaginare un programma in cui essa figuri come prioritaria. Cercheremo di attualizzare il sistema del *project financing* che riteniamo sia uno strumento importante ma che nel caso di specie non è sufficiente perché la realizzazione di quel tratto autostradale non è economicamente conveniente in quanto risulterebbe di difficile remunerazione. Potrebbe però essere opportuno, nel caso ci fosse tale possibilità, valutare un sistema di compartecipazione: l'opera potrebbe essere realizzata in parte dal *project financing* in parte dall'intervento pubblico.

Le linee programmatiche su cui intendiamo attestarci prevedono l'obbligo di preoccuparci innanzi tutto di completare le opere in corso, prima quelle cantierizzate e poi quelle contrattualizzate; cancellare quelle che non possono o non debbono essere realizzate e, nell'ambito di tale scrematura, attivare una concertazione con le autorità interessate. Per questo motivo, sto fissando alcuni incontri con le varie Regioni (il 17 luglio sarò in Lombardia, il 20 in Abruzzo) per predisporre un *addendum* alle intese Stato-Regioni attuate negli anni scorsi dal Governo di centro-destra. Tali *addendum* stabiliranno una graduatoria tra le opere che si possono realizzare, quelle in corso di realizzazione, quelle che non si possono realizzare per motivi finanziari e quelle che, ad avviso non del centro-sinistra ma delle parti interessate, posta l'esigenza di cassa, risultano marginali e

che, quindi, allo stato, rimangono comunque inserite nel piano ma accantonate. Non possiamo infatti sostenere di non voler realizzare determinati interventi: il piano esiste, ma per quelle opere non sarà realizzato neanche il progetto preliminare.

Vorrei ora soffermarmi sul Ponte sullo Stretto di Messina, fermo restando che, con riferimento all'ANAS e alle Ferrovie, sarà consegnato alla Commissione un documento recante l'elenco delle opere da realizzare. Preciso che, per quanto riguarda l'ANAS, un miliardo è destinato alla fatturazione, quattro miliardi sono destinati alle opere contrattualizzate e non cantierizzate, mentre per le Ferrovie sono previsti complessivamente 6 miliardi e 619 milioni sia per le opere cantierizzate che per quelle solo contrattualizzate; a questa somma, però, bisogna sottrarre la somma di un miliardo e 800 milioni già ricevuta. Si tratta quindi sostanzialmente di quattro miliardi per la parte ANAS e di quattro miliardi per la parte Ferrovie; si tratta di somme che dobbiamo individuare nel disegno di legge finanziaria per il 2007. Questo fa capire che la nuova manovra finanziaria ha già coperto tutto e quindi c'è poco da immaginare nelle linee programmatiche se non provvedere ai pagamenti. D'altro canto, si tratta di opere importanti per le quali non si registra uno spreco di soldi.

Per quanto riguarda il Ponte sullo Stretto, il programma del Governo di centro-sinistra prevede un impegno di non urgenza e, quindi, di non attualità dell'opera; non si è detto che non si farà ma che l'opera ha una caratteristica di non attualità. A questo intendiamo attenerci, preservando due aspetti: innanzi tutto, il progetto non rappresenta una buona ragione per sprecare del denaro; in secondo luogo, non è possibile pensare che qualcuno dopo di noi possa avere in merito un'idea diversa, nel rispetto di tutte le parti interessate. Per questo motivo non sarà il nostro Governo a realizzare il Ponte sullo Stretto. Abbiamo però avviato una serie di incontri sia con la società concessionaria sia con il contraente affinché si individui una soluzione per non pagare la penale. Questo è il punto di caduta cui stiamo giungendo. Esiste un passaggio tra il contratto preliminare e quello definitivo che è sottoposto ad una valutazione governativa. Noi vorremmo arrivare ad esprimere questa prevalutazione per sostenere che non è possibile realizzare l'opera. Il progetto definitivo costa circa 166 milioni di euro, mentre la mancata esecuzione di tale progetto costerebbe circa 300 milioni. L'intenzione è quella di trovare un accordo tra società concessionaria e contraente affinché, alla stipula del contratto definitivo, che rimane nel patrimonio della società (che è al 100 per cento pubblica), questa si impegni a rinunciare al pagamento della penale. Lo scopo è, da una parte, evitare di pagare penali e, dall'altra, lasciare all'interno di questa società un progetto per le valutazioni che gli storici, i bibliotecari o il prossimo Governo riterranno di fare. Questa è la valutazione che abbiamo ritenuto di fornire, la quale, tuttavia, non è ancora formalizzata ed è quindi sottoposta a tutte le verifiche del caso; soprattutto è sottoposta alle osservazioni e ai suggerimenti che vorrete fornirci. Si tratta infatti di un tentativo, che stiamo cercando di mettere in atto, per non pagare penali rispetto

ad un progetto che non possiamo realizzare, perché ci siamo impegnati in questo senso davanti agli elettori.

Per quanto riguarda la TAV, dobbiamo intenderci su ciò di cui stiamo parlando. È chiaro che stiamo parlando del tunnel in Val di Susa e quindi di Venaus, che è cosa diversa dal progetto del Corridoio 5. Noi – l'abbiamo ribadito – intendiamo contribuire e partecipare al progetto del Corridoio 5; questa è una scelta che rientra nelle linee programmatiche dell'Unione, come ha detto specificamente Romano Prodi. In questo preciso momento a Parigi si sta svolgendo sul tema una riunione della Conferenza intergovernativa (CIG), nell'ambito della quale andremo a ribadire la nostra determinazione a mantenere gli impegni europei. Il presidente della CIG ha avuto mandato in questo senso dal Presidente del Consiglio e dagli altri organi competenti, a seguito di quella riunione del tavolo politico.

La situazione, per tutte le ragioni che conoscete, è la seguente: alla fine della precedente legislatura si sono costituiti un tavolo politico ed un osservatorio, per cercare di sbloccare la situazione di fortissimo impatto emotivo, ambientale ed esistenziale all'interno della Val di Susa. Abbiamo riconfermato quel tavolo politico e quell'osservatorio, intesi come organismi di dialogo, e intendiamo continuare a tenerli in funzione. Il tavolo politico, che si è riunito la settimana scorsa, ha deciso di dare una veste formale all'osservatorio, munendolo anche di una sede; l'osservatorio avrà il compito di facilitare i rapporti di dialogo e di individuare, insieme alle parti interessate, la soluzione migliore.

Quale soluzione intendiamo perseguire? Fermo restando il progetto, abbiamo già riavviato una procedura di valutazione di impatto ambientale ordinario, che implica, nel suo dinamismo, una risposta positiva o una risposta negativa o la proposta delle modifiche necessarie. Quindi la procedura per la valutazione di impatto ambientale è già stata da me avviata ed è già stato dato l'incarico al capo dipartimento di dare inizio alle audizioni con i Comuni e le autorità interessate. Si seguirà tutta la procedura prevista dalla valutazione di impatto ambientale, ivi compreso, alla fine, il passaggio alle decisioni governative.

Per quanto riguarda il sistema delle concessioni, infine, questa mattina sono state riunite tutte le concessionarie. Il sistema delle concessioni stradali è così farraginoso e complesso che, dopo anni di esperienza, si ritiene opportuno – ed è nelle linee programmatiche del nostro Governo – rivedere il sistema delle concessioni, sia singolarmente, man mano che esse arrivano a scadenza o nel caso in cui accada qualcosa di straordinario (come la fusione per incorporazione della società Autostrade con Abertis), sia nel loro insieme, in quanto intendiamo comunque arrivare ad una concessione quadro, che deve valere per tutte le concessioni, e ad un capitolo speciale, che si deve aggiungere di volta in volta alle varie concessioni. In questo modo si darà uniformità di trattamento alle concessioni, sia nell'individuazione del *price cap*, sia nell'individuazione degli obblighi da assumere, con riferimento ai casi di inadempimento e a tutta quella casistica che intorno a questo vasto mondo si è creata. Abbiamo costituito pertanto due gruppi di lavoro: uno per la riscrittura di una convenzione-

tipo sul piano concessorio, che sarà inviata alle Commissioni competenti per ricevere le loro valutazioni ed i loro suggerimenti; un altro per la ripresa del dialogo con le singole concessionarie, al fine di una rivisitazione delle loro specifiche concessioni. A quest'ultimo scopo abbiamo costituito una segreteria tecnica presso il mio Ministero, che contatterà due o tre concessionarie a settimana: in questo modo verificheremo lo stato dell'arte per ciascuna concessione, nonché gli eventuali adempimenti ed inadempimenti.

Mi fermo qua, sebbene ci sarebbero molte altre cose da dire; consegno alla Commissioni i documenti cui prima ho fatto riferimento.

Un'ultima osservazione: nel sistema delle concessioni, in questa rivisitazione globale, intendiamo portare avanti anche il discorso della tariffazione e quindi della possibilità, per alcune tratte specifiche, di procedere al ricorso al finanziamento privato per il sistema autostradale; discuteremo con le singole Regioni quali saranno queste tratte.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro, anche per l'ampia documentazione che consegna agli atti della nostra Commissione.

Nel dare le parola ai colleghi, vorrei ricordare che compito di questa Commissione è quello di toccare gli aspetti di propria competenza. Lo dico in riferimento alle domande che verranno poste, senza voler condizionare nessuno; a noi interessa l'aspetto della ricaduta ambientale delle grandi opere e delle infrastrutture di cui ci ha parlato il Ministro.

* LIBÈ (*UDC*). La ringrazio, signor Ministro, per il suo intervento. Non sono d'accordo con il Presidente, perché non considero questa relazione molto ricca, ma capisco che vi sono anche problemi di tempo, stante l'imminente inizio della seduta dell'Assemblea; è solo un primo approccio per iniziare a conoscerci e, anzi, restiamo in attesa di ulteriori informazioni, sebbene la materia non sia completamente di nostra competenza. Accolgo l'appello del Presidente ma voglio precisare che, quando si parla di cifre, o si entra nel merito o non se ne parla per niente. Infatti, la confusione che si sta generando nel Paese sul tema dell'ANAS sicuramente non fa bene a nessuno, né a chi governa, né a chi deve fare opposizione.

Mi piacerebbe capire come il Ministro intende porsi di fronte alla questione ambientale. In questa sede non ne abbiamo parlato ma la nostra Commissione si deve occupare principalmente del rapporto tra le grandi opere e la tutela dell'ambiente. Non dico niente di nuovo quando riconfermo che le dichiarazioni che provengono dai vari rappresentanti del Governo su questo tema sono molto diverse: lei legge i giornali come noi e capisce bene che già dopo l'incontro con il commissario europeo sulla questione della TAV, ma anche su tutti gli altri temi all'ordine del giorno, non solo quelli che riguardano il suo Ministero, le dichiarazioni rilasciate sono sicuramente disarmanti.

Mi preoccupa la questione della TAV: lei dice che il problema si limita al tratto della Val di Susa mentre io sono convinto che non sia così. Mi auguro che lei abbia la capacità - e di questo non dubito - ma anche la

forza per risolvere questo problema. Dalle dichiarazioni da lei rilasciate fino ad oggi emerge la sua volontà di andare avanti con le opere che servono per lo sviluppo del Paese; mi auguro che riesca a non farsi condizionare da quella parte della maggioranza che, dopo solo due minuti che il commissario europeo, lei ed il presidente Prodi avevate dichiarato che la TAV andava avanti, e in tempi rapidi, hanno detto che non era vero niente, che questo non rientrava negli accordi, che il Presidente del Consiglio si era sbagliato e il Ministro aveva capito poco. È andata esattamente così. Dico chiaramente che sotto questo profilo sono dalla sua parte ma sono preoccupato perché non ho ancora capito quale sia il punto di sintesi all'interno del Governo. Ho il timore che, una volta risolta la questione della Val di Susa, cosa che non sarà semplice (e se osserviamo quello che avviene nella parte francese non possiamo che vergognarci, non come Governo ma come Paese), i problemi da affrontare saranno ancora molti.

Dobbiamo guardare allo sviluppo del Paese. Da 40 anni si parla del grande monopolio della FIAT e di un Paese bloccato che non riesce a passare dalla gomma alla rotaia. Questa è un'occasione che non possiamo perdere. Quello che è successo finora all'interno del Governo – ahimè – non lascia nutrire buone speranze.

Mi aspetto solo che il Ministro ci spieghi veramente come intende procedere nel confronto anche con la parte ambientalista più contestatrice del suo Governo, riconoscendo che esiste una parte ambientalista illuminata che capisce che il rapporto costi-benefici in termini ambientali nella questione TAV della Val di Susa non può che essere positivo. Richiedo quindi ulteriori chiarimenti in merito.

FERRANTE (*Ulivo*). Signor Ministro, contrariamente al senatore Libè, apprezzo la chiarezza e l'onestà della sua relazione, soprattutto in merito alla parte relativa alle condizioni economiche e all'utilizzo della somma di un miliardo e 800 milioni previsti per le Ferrovie. La documentazione che il Ministro ha consegnato alla Commissione sarà, sotto questo profilo, ulteriormente utile.

Mi permetto di segnalarle, signor Ministro, alcuni aspetti puntuali che hanno a che fare con le competenze della nostra Commissione e ai quali credo sia necessario che lei riservi una particolare attenzione. Lei ha affermato che uno dei suoi primi incontri con le autorità regionali si svolgerà in Abruzzo il prossimo 20 luglio. La invito a visitare la Piana dei Navelli dove l'ANAS sta provvedendo alla messa in sicurezza di una strada che sicuramente necessita di un intervento, in quanto il costo di vite umane a causa delle sue pessime condizioni è molto elevato. L'ANAS, però, sta effettuando tali lavori a spese del territorio e in termini ambientali talmente negativi da rendere opportuno un intervento del suo Ministero per verificare l'esistenza o meno di modalità di messa in sicurezza alternative.

Vorrei poi soffermarmi su un altro aspetto strettamente correlato alla questione economica cui lei, signor Ministro, ha fatto riferimento. Si parla da molto tempo della nuova autostrada Orte-Venezia, opera che in alcune

Regioni continua ad essere considerata importante e che verrebbe realizzata trasformando l'attuale E45 Orte-Ravenna e proseguendo con una nuova autostrada nella parte adriatica. Questo progetto presenta un costo pari a 10 miliardi di euro, di cui il 60 per cento a carico dello Stato. Dalla sua relazione non si comprende dove saranno reperite le risorse. Se poi fosse chiarito che un'opera del genere non si può realizzare, per i motivi che lei stesso ha addotto, ritengo che ciò risulterebbe vantaggioso per le stesse Regioni interessate. L'E45, infatti, che necessita veramente di un intervento di messa in sicurezza, potrebbe finalmente essere migliorata senza che si perda tempo a vagheggiare di un'opera che non verrà mai realizzata e che, peraltro, comporterebbe un impatto ambientale devastante. La mancata realizzazione di quest'araba fenice dell'autostrada Orte-Venezia, consentirebbe sicuramente di effettuare quei lavori che l'ANAS sarebbe utile eseguisse.

Riteniamo, infine, che l'opera del Ponte sullo Stretto non solo sia poco prioritaria ma persino inutile e distruttiva per l'impatto ambientale che tutti conosciamo. Lei, signor Ministro, pone una giusta attenzione alla necessità di evitare di pagare una sanzione penale per la mancata realizzazione del progetto; sarebbe una beffa oltre che un danno. In questa considerazione, però, ritengo vada tenuto conto che per la maggioranza dei lavori la controparte ha come committente lo stesso Governo. Pertanto, credo che quest'ultimo disponga di qualche arma per addivenire ad un compromesso onorevole in base al quale l'esborso preventivato non sia troppo elevato per le casse dello Stato. La invito quindi caldamente a cercare fino in fondo la soluzione ottimale della controversia.

CONFALONIERI (RC-SE). Signor Ministro, naturalmente oggi non entreremo nel merito della questione ambientale delle sue competenze. Vorrei però porle un solo quesito che potrebbe risultare utile all'avvio di una discussione seria all'interno della nostra Commissione. Vorrei sapere in quale tavolo si definisce la gerarchia delle priorità circa la scelta delle opere non ancora cantierizzate, sia autostradali che ferroviarie.

Lei ha affermato che il 17 luglio terrà un incontro in Lombardia con le autorità locali; ha convocato il tavolo regionale e ha chiesto al Presidente della Regione di invitare chi ritenga opportuno. Lei sa che è stato ipotizzato di realizzare decine di opere in Regione Lombardia, dalla Pedemontana alla Brebrensi. Si tratta di opere non cantierizzate che rientrano in una grande discussione sul modello di trasporto e di mobilità. Oggi lei si trova di fronte alla necessità di scegliere. Non è la stessa cosa decidere di realizzare la Brebrensi o decidere di dare corso al Protocollo del ferro per la Brianza, dove è stato poche settimane fa; sono due scelte che attengono a due modelli di trasporto molto diversi tra loro. Ho fatto l'esempio della Lombardia ma credo che questo valga per tutte le Regioni.

Vorrei quindi comprendere da chi vengono effettuate le scelte di priorità, anche per consentire a questa Commissione ed agli enti locali di offrire un contributo alla tematica; vorrei sapere se tali scelte sono adottate dal suo Ministero, dal suo Ministero in rapporto con quello dei tra-

sporti, esclusivamente dalla Regione interessata, in un sede politica o in una sede in cui si discute del tipo di modello da seguire. La conoscenza di questo elemento è assolutamente indispensabile per evitare di picchiare l'acqua nel mortaio. Infatti, se non si individuano linee di modello e di governo della mobilità, è poi difficile decidere se realizzare una tangenziale o un tratto ferroviario solo sulla base dell'esistenza o meno di risorse finanziarie. Questo è l'unico quesito su cui mi interessa avere una risposta.

MUGNAI (AN). Signor Ministro, voglio ringraziarla per l'onestà intellettuale con cui ha affrontato la prima parte di questa sua audizione che vorrei telegraficamente riassumere perché poi è propedeutica al ragionamento che vorrei fare insieme a lei, sia pure in estrema sintesi.

Nel riferirsi a generiche linee programmatiche possibili – questa è l'espressione che ella ha usato – lei ha riconosciuto di fatto che nel quinquennio precedente è stato dato un forte impulso in materia infrastrutturale, tant'è che è da quello che si deve poi necessariamente partire con riferimento a quello che sarà il piano delle grandi opere che questo Paese attende. Questo, tra l'altro, implica un giudizio di per sé obiettivamente positivo sulla politica infrastrutturale del centro-destra e, al tempo stesso, un giudizio negativo su quello che precedentemente non è stato fatto. Non è però questa la riflessione che volevo svolgere con lei.

Mi pongo invece un altro problema. Vorremmo infatti capire come si coniuga questa che comunque, data l'autorevolezza del suo ruolo, dobbiamo ritenere sia necessariamente la linea base che il Governo o che il Dicastero da lei guidato intende seguire con quanto abbiamo sentito riferire in questa stessa Commissione da un suo collega, il Ministro dell'ambiente, il quale ha espresso una filosofia di base assolutamente diversa e che in qualche modo si ricollega alle feroci critiche rivolte nel passato quinquennio da parte di settori relativamente consistenti della sua maggioranza alle scelte infrastrutturali assunte dal centro-destra. Vorrei poi chiarimenti su come si coniuga ancora la linea del suo Governo con i sistemi infrastrutturali europei, e su questo aspetto mi ricollego al problema a lei sottoposto in precedenza dal collega Libè. Non voglio riaffrontare la questione del Ponte sullo Stretto, ancorché debba darle atto di aver toccato un argomento che credo abbia un peso non indifferente; lo dico anche per una sorta di deformazione professionale, in riferimento all'attività che svolgo al di fuori delle Aule parlamentari, quella di avvocato. Le penali infatti esistono e vanno rispettate; non è detto che necessariamente si possano evitare con una concertazione, che comunque vede in discussione un diritto, in questo caso del concessionario.

Al di là di questo, non vi è dubbio che il sistema infrastrutturale europeo, che vede nella TAV complessivamente intesa (quindi anche nella porzione che riguarda la Val di Susa) uno dei suoi elementi fondanti, in questo momento ci vede sostanzialmente inadempienti, quantomeno in riferimento a quanto accade oltralpe, dove ciò che è accaduto in Italia ha suscitato forti polemiche nei confronti dell'atteggiamento complessivo del sistema Paese italiano. Prendo atto del fatto che, per risolvere il pro-

blema, torniamo addirittura quasi alla logica dei comitati, perché – se non ho mal compreso – sarà creato un tavolo, che poi darà vita ad un osservatorio, il quale dovrà in qualche modo avviare una forma di dialogo con alcuni settori in cui il «no» – mi consenta, signor Ministro – è assolutamente preconcepito. Quindi non so come si potrà uscire dal *cul de sac* della logica di impaludamento tipica di queste soluzioni. Non vorrei che quanto ella ha anticipato circa le modifiche sulla valutazione di impatto ambientale, relativamente a quel tratto, sia fondamentalmente un *escamotage* per aggirare il problema. Credo che su questo, forse, una certa chiarezza debba essere fatta.

PRESIDENTE. Inviterei i colleghi a domande precise, senza voler strozzare il dibattito, in quanto abbiamo pochi minuti a disposizione.

* BELLINI (*Ulivo*). Ringrazio il Ministro per la sintetica ed efficace relazione ed accolgo l'invito del Presidente ad una domanda semplice.

Per quanto riguarda l'alta velocità, intesa come sistema della mobilità nazionale, c'è un problema – come lei ha detto – di risorse e di finanziamenti. Quindi, c'è un problema che riguarda le priorità, che dovranno essere individuate e poi realizzate sulla base di criteri che – mi permetto di suggerire – potrebbero essere di tipo ambientale. Ad esempio l'alta velocità, come sistema nazionale di mobilità, si intreccia spesso con le problematiche del trasporto urbano. Nodi urbani e passanti ferroviari stanno in un tutt'uno di opere pubbliche, implicano un potenziamento e una risistemazione dei sistemi urbani integrati di mobilità su ferro per trasferire su ferro gran parte del trasporto delle persone, con evidenti benefici urbani. Suggerirei che, nell'ambito delle priorità, si finanzino immediatamente quei cantieri, o comunque quelle fasi di progettazione ormai in fase concorsuale di apporto dell'opera, che vanno a migliorare la mobilità dei centri urbani.

D'ALÌ (*FI*). Vorrei porre rapidamente una domanda sulla vicenda del Ponte sullo Stretto di Messina. Mi pare di avere ulteriormente compreso, da quanto ha ribadito il Ministro, che quella di bloccare i lavori per il Ponte sullo Stretto sia una scelta puramente politica, così come peraltro ha confermato anche il ministro Bianchi ieri a Messina assieme al sindaco del luogo, per il quale pare che non valga la regola del conflitto d'interessi sulla specifica materia. Lei ha annunciato che il Governo potrebbe decidere di procedere alla definizione del progetto esecutivo, anzi definitivo (quindi ancora più avanti), nell'ambito di una trattativa con il consorzio aggiudicatario.

BELLINI (*Ulivo*). Non più avanti, ma più indietro!

D'ALÌ (*FI*). Mi pare di capire che da questo punto di vista non ci siano perplessità di natura ambientale, sulla valutazione di impatto ambientale, ma ci siano solamente perplessità di natura puramente politica

e forse economica. Quindi la sua personale valutazione è che il progetto, anche dal punto di vista ambientale, possa essere ulteriormente approfondito nella direzione in cui era stato immaginato.

* RONCHI (*Ulivo*). Approfitto di quest'occasione per salutare il ministro Di Pietro.

Il tema del programma delle infrastrutture credo che meriti una riflessione. Nella scorsa legislatura, infatti, la maggioranza di centro-destra ereditò un piano nazionale della mobilità e della logistica varato dal centro-sinistra e semplicemente lo ignorò, proseguendo secondo una propria logica di legge obiettivo e di elenco di opere, non coerente con il piano della mobilità e delle infrastrutture. Se da un lato, ovviamente, sono d'accordo e credo che sia giusto ribadire che i cantieri aperti vanno completati per evitare un danno pubblico, dall'altro penso che riprendere le linee, meglio se d'intesa anche con l'opposizione, di una visione complessiva coordinata e integrata delle infrastrutture e della mobilità stradale e ferroviaria non sarebbe operazione banale. Altrimenti avremmo difficoltà a trovare dei criteri di riferimento per le effettive priorità, anche per le parti contrattualizzate (perché poi bisogna vedere come si procede). Il mio è quindi un invito ad aggiornare, meglio se tenendo conto di ciò che è già stato fatto, un programma nazionale di mobilità e di logistica; non credo infatti che un affastellarsi di interventi (ogni territorio indica ovviamente le sue priorità) sia il modo migliore per modernizzare le infrastrutture del Paese.

Per quanto riguarda le valutazioni ambientali, non è ancora stato utilizzato lo strumento della valutazione ambientale strategica, cioè dell'integrazione, già nella programmazione, delle valutazioni ambientali. Queste vengono effettuate dal Ministro competente per le opere; non si tratta di una valutazione *ex post* fatta dal Ministro dell'ambiente. Anche questo credo sia un aspetto importante del programma delle infrastrutture e della mobilità.

Per quanto riguarda il Ponte sullo Stretto di Messina, penso che le valutazioni ambientali non siano solo valutazioni di impatto sull'ecosistema locale di una determinata opera, ma siano valutazioni di rapporto costi-benefici, in questo caso dal punto di vista dei sistemi della mobilità. Ad esempio, se si punta sul cabotaggio per la Sicilia, se c'è bisogno di un ammodernamento ferroviario del Mezzogiorno – parlo delle opere della mobilità – o di completare effettivamente la Salerno-Reggio Calabria, non si può dire di fare tutto, perché è evidente che, non essendoci le risorse, andrà svolta, oltre una valutazione di tipo ambientale, anche un'analisi complessiva di costi-benefici.

Ho profonde riserve sulla modalità di procedura che lei ha annunciato, signor Ministro, cioè consentire il proseguimento del progetto definitivo (quindi non sospendere l'attività del Ponte) in cambio di un accordo benevolo sulla richiesta di risarcimento del danno. Intanto, allo stato dell'arte, il progetto definitivo è un proseguimento e non una sospensione dell'opera. Credo che andrebbero ulteriormente indagate le possibilità di interrompere il contratto utilizzando altre clausole, per esempio la fattibi-

lità dell'opera e il rapporto costi-benefici. Credo però che non si possa accettare, dal punto di vista del programma, che si dica che un'opera non va fatta – almeno per ora, certamente in futuro non lo possiamo escludere – e poi far avanzare il progetto dal preliminare attuale al definitivo. Parlo in un'ottica complessiva, non di contrarietà aprioristico-ideologica. Personalmente a me i ponti piacciono; il problema è l'insieme delle valutazioni complessive e se decidiamo di sospendere l'opera non possiamo procedere passando dal progetto preliminare a quello definitivo. Questa mi sembra una contraddizione rilevante.

Per quanto riguarda la Val di Susa, e non la TAV, ricordo che l'intervento di ammodernamento alta capacità-alta velocità fu avviato anche dai Governi di centro-sinistra durante i quali furono aperti numerosi cantieri. Non si tratta quindi, a mio parere, di discutere sulla necessità di un ammodernamento ferroviario.

Ritengo che una seria valutazione di impatto ambientale sia necessaria. Nel caso della Val di Susa credo che il progetto preliminare presentato sia molto carente sotto questo profilo: la valutazione di impatto ambientale effettuata si è rivelata raffazzonata, eseguita a Roma in assenza della partecipazione degli enti locali. Una seria valutazione risulta invece necessaria ed utile anche per la qualità del progetto e non rappresenta, pertanto, un mero fatto formale. Tuttavia, nel caso di specie il conflitto esiste. Chiedo, quindi, se sia possibile applicare un criterio seguito anche nel progetto di ammodernamento di altre tratte ferroviarie; infatti, gli interventi di ammodernamento ferroviario possono essere effettuati su tutto il territorio nazionale ma è ovvio che è necessario scegliere quelli prioritari.

Ricordo che quando il nostro Governo avviò la verifica delle tratte che si sarebbe potuto destinare ad alta capacità-alta velocità ci troviamo di fronte ad un progetto già avanzato della tratta Roma-Napoli, considerata tratta prioritaria, che quindi decidemmo di realizzare. Dal punto di vista dei volumi di traffico, però, non c'era alcuna priorità nell'iniziare dalla Roma-Napoli anziché dalla Roma-Firenze o Firenze-Bologna, anzi, avremmo dovuto attivarci prima, anche con riferimento a molte altre tratte.

Chi critica non solo in maniera ideologica la Torino-Lione lo fa in ragione della capacità della linea storica ammodernata di sopportare un'ulteriore crescita consistente di traffico, tenendo conto del fatto che attualmente il traffico sulla linea storica è addirittura in flessione. Perché allora non proporre di stabilire il livello cui deve arrivare il traffico sulla linea storica, nel caso venga superata una determinata soglia, effettuando una seria valutazione trasportistica; si passerebbe all'esecuzione del progetto di ammodernamento ferroviario i nuovi binari. Credo che questo possa fornire una base per stabilire i criteri delle priorità. Mi spiego meglio: dal momento che per la linea storica l'ammodernamento è già in corso ed il progetto va completato, sarebbe opportuno stabilire un certo livello di traffico raggiunto il quale si passerebbe poi al livello di priorità rappresentato da un corridoio effettivamente congestionato. Infatti, già oggi

molte altre tratte presentano un grado di congestione molto più elevato di quello della linea esistente in Val di Susa.

BRUNO (*Ulivo*). Vorrei innanzi tutto associarmi all'impostazione del Ministro il quale ha invitato tutti a smettere di fare a gara tra chi apre un cantiere e chi realizza le opere nel concreto.

Vorrei porre al Ministro alcuni quesiti, chiedendo in primo luogo se il Governo è consapevole del fatto che, in funzione dell'area di libero scambio del Mediterraneo, il terminale del Mezzogiorno che dovrebbe consentire l'utilizzo dell'Italia quale grande pista verso l'Europa è in qualche modo scollegato, in particolare sotto il profilo ferroviario. La tratta ionica – come sa bene il Ministro – può veramente diventare un'arteria a rischio ambientale, in quanto l'alternativa è rappresentata da una strada ferrata non elettrificata. A tal proposito, il Ministro ha affermato che terrà una serie di incontri con i rappresentanti delle istituzioni regionali per stabilire le priorità territorio per territorio. Vorrei però sapere in quali ambiti e con quali interlocutori effettuerà la valutazione di priorità relativa alle opere contrattualizzate e non cantierizzate.

Vorrei poi sapere se il problema delle risorse economiche riguarda solo gli enti di cui leggiamo nei documenti che ha consegnato agli atti della Commissione o riguarda anche i programmi di riqualificazione urbana. Se non è così, in merito a tali programmi non sarebbe forse opportuna una rimodulazione rispetto agli obiettivi del precedente Governo? Non le nascondo che è un po' una beffa avere vinto le elezioni e trovarci soltanto a completare le opere programmate da altri.

Riguardo al progetto del Ponte sullo Stretto di Messina, mi permetto di condividere l'impostazione del collega Ronchi. Ritengo che, innanzi tutto, sia necessario sciogliere la società Ponte sullo Stretto. Questo rappresenterebbe un segnale chiaro, perché altrimenti l'idea che si rischia di dare è che si presenta il progetto definitivo e poi si aspetta che vinca un altro Governo per realizzarlo.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Ci dica lei come va tecnicamente sciolta la società.

BRUNO (*Ulivo*). Assegniamo un'altra missione sociale alla società Ponte sullo Stretto. Altrimenti l'idea che rischiamo di dare – ripeto – anche alle comunità locali, tutte contrarie, a qualsiasi livello, è che per realizzare l'opera si aspetta con il progetto pronto che il Governo cambi segno. Non credo sia questa l'impostazione strategica che possiamo permetterci.

PRESIDENTE. Signor Ministro, dal momento che gli argomenti posti meritano una riflessione attenta, le chiedo di offrire la sua disponibilità a tornare in Commissione per poter concludere l'audizione.

Le vorrei però porre un'ultima domanda relativa ai materiali da utilizzare. Se cominciassimo a immaginare, soprattutto per la realizzazione di

battistrada e di sottofondi delle autostrade, l'utilizzo di materiali diversi che presentino un minore impatto ambientale come i materiali rivenienti da opere di riciclaggio, potremmo dare il segnale di una nuova attenzione alle tematiche ambientali.

Ringrazio il Ministro e rinvio il seguito delle comunicazioni del Ministro ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15.

