



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 5

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

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

(Le comunicazioni del Ministro delle infrastrutture sono state svolte anche nella seduta del 4 luglio 2006)

13^a seduta: giovedì 27 luglio 2006

Presidenza del presidente SODANO

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

PRESIDENTE	Pag. 3, 6, 9 e <i>passim</i>
* BATTAGLIA ANTONIO (AN)	8, 11
BELLINI (Ulivo)	8
CONFALONIERI (RC-SE)	8
DI PIETRO, ministro delle infrastrutture	3, 6, 9 e <i>passim</i>
FERRANTE (Ulivo)	7
PIGLIONICA (Ulivo)	6

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-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

Interviene il ministro delle infrastrutture Di Pietro.

I lavori hanno inizio alle ore 8,30.

PROCEDURE INFORMATIVE

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito delle comunicazioni del ministro delle infrastrutture Di Pietro sulle problematiche ambientali connesse alla realizzazione delle infrastrutture, sospese nella seduta del 4 luglio scorso.

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

Ringrazio il Ministro per essere qui con noi stamattina. Ricordo che la seduta precedente è stata interrotta dopo la relazione del Ministro e dopo che alcuni colleghi senatori avevano posto delle domande. Cedo subito la parola al Ministro per la replica. In seguito, se ci saranno altre richieste di chiarimenti, legate anche agli avvenimenti degli ultimi giorni, compatibilmente con i tempi molto ristretti dell'Assemblea, i senatori potranno intervenire.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Buongiorno a tutti. Se ricordo bene dovevo dare alcune risposte su tre questioni particolari: Ponte sullo Stretto di Messina, MOSE e TAV. Era su questi temi che mi sono state poste alcune domande nel corso della seduta precedente.

Per quanto riguarda il primo argomento, come ieri ha avuto modo di ripetere Romano Prodi nel corso del *question time* alla Camera, il Ponte sullo Stretto è ritenuto dalla coalizione, e quindi dal Governo dell'Unione, «non prioritario» (sono le parole testuali del Presidente del Consiglio), perché si ritiene che siano più urgenti sia il completamento delle strade e della ferrovia in Sicilia, sia la sistemazione della Salerno-Reggio Calabria e della Ionica in Calabria.

Data la situazione finanziaria delle casse dello Stato, in un ordine di priorità che necessariamente deve essere dato, così come ha riferito il Presidente del Consiglio alla Camera dei deputati, riteniamo che le poche risorse a disposizione vadano prioritariamente investite nelle infrastrutture

siciliane e calabresi, di cui dicevo prima, ed in più nella sistemazione del sistema idrico siciliano.

Per quanto riguarda il Ponte sullo Stretto è in atto una concessione, affidata alla società Ponte sullo Stretto, con capitale sostanzialmente pubblico. La concessionaria ha a sua volta svolto una gara per il progetto e poi anche per i lavori, che è stata vinta da una cordata di società facente capo a Impregilo, che è stata incaricata di realizzare un progetto preliminare, in seguito il progetto definitivo e poi, eventualmente, l'opera, nel caso che il piano finanziario venga confermato così come previsto e nel caso che il progetto venga ritenuto soddisfacente da parte degli organi tecnici competenti, a cominciare dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e dagli organi finanziari competenti, il CIPE, per l'appunto.

Questa è la situazione fino ad oggi. Per dare seguito al mandato ricevuto mi sto attivando, sia con la società Ponte sullo Stretto sia con l'ANAS, che ne è socia, per trovare una soluzione di equilibrio che preveda di non andare incontro a penali *ad nutum* che sono di circa 380 milioni di euro ed, in secondo luogo, a non considerare irreversibile la costruzione del Ponte, nel caso in cui, un domani, altre realtà politiche dovessero ritenerla prioritaria e soprattutto nel caso in cui, nell'ordine delle priorità, avessimo concluso tutti gli altri lavori di cui ho parlato.

Nel programma dell'Unione, dunque, non è contemplato il Ponte sullo Stretto e quindi i lavori non cominceranno perché non è previsto; comunque, ed è questa la mia posizione che ho espresso al Presidente del Consiglio che è d'accordo con me – nessuno è in disaccordo su questo aspetto – non vogliamo sprecare il lavoro già fatto, vale a dire la programmazione in previsione di una sua realizzazione, una progettazione preliminare, una serie di rapporti giuridici di tipo obbligatorio già intervenuti, con cui bisogna confrontarsi. Quindi la soluzione di compromesso cui stiamo andando incontro è quella di completare l'opera di progettazione primaria (quindi la fase preliminare) e di addivenire ad un accordo con la società contraente che ha vinto l'appalto per una non determinazione del contenzioso in base all'ipotesi di recesso. Ci sono delle trattative in corso in questo senso che sta portando avanti soprattutto il Presidente dell'ANAS, che ne è socio, e il mio Ministero che ne ha il compito istituzionale.

Vorrei ricordare che quando si parla di TAV non si parla soltanto della Val di Susa e del foro di Venaus ma di tutta la tratta, ad alta capacità e ad alta velocità, che collega Torino a Lione, per la parte che ci interessa più da vicino, e più in generale la tratta Lisbona-Kiev. La tratta Lisbona-Kiev verrà realizzata: si tratta solo di decidere dove passerà; la tratta Torino-Lione, fortemente voluta sia dalla Francia che dall'Italia, è stata promossa dal Governo precedente, è stata ribadita dal Governo Prodi ed è un impegno che abbiamo assunto, anzi che abbiamo richiesto alla Commissione Europea e all'Unione Europea. Anche il Governo Prodi, e il Presidente del Consiglio Prodi direttamente, ha ribadito che il Corridoio 5 è una priorità europea che si intende portare avanti.

Poiché in Val di Susa vi sono dei problemi enormi di valutazione di compatibilità ambientale e di mancata concertazione con le popolazioni locali, si è deciso, sia in sede politica che in sede tecnica, di riavviare le procedure dell'articolo 81 (la valutazione di impatto ambientale ordinaria) e quindi di ripartire da capo con la valutazione di impatto ambientale ordinaria per tutta la tratta italiana (perché non si poteva mettere in atto soltanto per una parte).

Nell'ambito di questa indicazione, ho già fissato l'avvio della concertazione e quindi della Conferenza dei servizi per la valutazione di impatto ambientale, che è prevista per martedì prossimo a Torino. Lunedì prossimo sarò a Torino per incontrare il Presidente della Regione e tutte le altre autorità per la valutazione delle priorità in Piemonte. Martedì mattina è fissato l'incontro per la prima Conferenza dei servizi in via ordinaria per quel che chiamiamo sinteticamente TAV in Val di Susa, ma che è il tratto complessivo italiano del Corridoio 5 che dall'ingresso di Venaus porta fino alle porte di Torino. Ovviamente, come tutte le valutazioni di impatto ambientale sarà a 360 gradi; quindi soltanto alla fine potremo dire esattamente quali saranno le valutazioni che saranno date a questo progetto nelle forme, nei modi e nelle concertazioni previste dalla legge.

Per quanto riguarda infine il MOSE, abbiamo riavviato i lavori del cosiddetto Comitato, che si è già riunito la prima volta la settimana scorsa ed è stato riconvocato a fine settembre. È risultata, dopo un'ampia discussione, una presa d'atto che quasi il 25-30 per cento dei lavori sono stati completati; sono state spese già alcune centinaia di milioni di euro, rispetto a circa il miliardo e mezzo di euro già impegnato e stanziato, per un importo che prevede diversi altri miliardi di euro per il suo completamento, anch'esso già iscritto in bilancio.

Il sindaco di Venezia ed anche altri sindaci hanno posto il problema se quel progetto possa essere modificato o ridimensionato. Il Comitato ne ha preso atto pur disponendo il proseguimento dei lavori quantomeno di quelli per cui, come suol dirsi, siamo con la pala in mano, cioè quelli già iniziati o almeno la cui esecuzione è stata già assegnata. È stato disposto di non aprire nuovi cantieri per l'assegnazione di opere diverse da quelle già in corso e nello stesso tempo è stato dato incarico, sempre al Comitato, di realizzare, insieme al Ministero ed agli enti locali, un gruppo di lavoro per valutare eventuali altri progetti alternativi e migliorativi.

Quindi, da una parte i lavori continuano, dall'altra se qualcuno ha progetti alternativi e migliorativi da far visionare agli organi tecnici competenti – a cominciare dal Consiglio superiore dei lavori pubblici – siamo a disposizione, sempre che il lavoro ovviamente non sia già stato eseguito. Siccome si è deciso di non aprire ulteriori cantieri fino alla fine di settembre, si è dato l'incarico di continuare a lavorare sulla parte cantieristica in corso fino a quella data e nel contempo di valutare proposte alternative, qualora ce ne siano: quattro occhi vedono meglio di due.

Infine desidero far presente che al DPEF abbiamo fatto in allegato un DPEF infrastrutture: l'abbiamo trasmesso al Parlamento e non so se la vo-

stra Commissione l'abbia ricevuto. Si tratta di un volume di circa 300 pagine, al cui interno è contenuta la filosofia progettuale del Ministero delle infrastrutture e una ricognizione complessiva delle opere di tutta Italia, nelle loro varie fasi.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola ai senatori che intendono formulare al Ministro delle brevi domande, desidero sottoporgli una sollecitazione che è stata inviata alla nostra Commissione dalla Conferenza dei sindaci del Veneto in relazione alla tratta ad alta velocità Verona-Padova, in cui lamentano – insieme con la Provincia – un loro scarso coinvolgimento nella procedura di valutazione di impatto ambientale. Questo problema è stato sottoposto anche agli uffici del suo Ministero.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Per quanto riguarda sia la concessionaria della tratta Verona-Padova, che fa parte dell'ampliamento del sistema autostradale, sia altre concessionarie stiamo procedendo ad una rivisitazione di tutto il sistema delle concessionarie e anche dei lavori che, a seguito di tali concessioni, vengono compiuti. Domani venerdì 28 luglio, alle ore 16,00, si terrà a questo proposito il primo incontro con la società.

Per quanto riguarda il coinvolgimento delle amministrazioni locali, ho già risposto che ho fissato un incontro, in Regione, con il presidente Galan a cui ho chiesto – nell'ambito della sua responsabilità e nel pieno dell'autonomia regionale – di valutare e decidere quali altri soggetti far partecipare all'incontro. Quindi, noi del Ministero delle infrastrutture ci recheremo in Veneto, dove incontreremo quei rappresentanti degli Enti locali che il presidente Galan riterrà di far partecipare, per svolgere una disamina delle priorità e anche delle modalità della loro realizzazione. La lettera di cui ha parlato il Presidente, dunque, l'ho girata al presidente Galan, affinché tale tematica possa essere affrontata nell'incontro con gli Enti locali.

PIGLIONICA (*Ulivo*). Signor Ministro, purtroppo non ho potuto assistere alla prima parte della sua audizione. Voglio comunque manifestarle una perplessità in merito all'ipotetico contenzioso che potrebbe derivare dalla rinuncia alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina.

Nella competente Commissione della Camera dei deputati, durante la passata legislatura, il rappresentante del Governo ci aveva garantito che l'avvio della gara non avrebbe comportato alcun impegno fino alla sottoscrizione del contratto e che quindi non sarebbero maturate penali fino a quando non si fosse giunti a quella fase. Adesso invece abbiamo letto sui giornali – e lei signor Ministro ce lo ha confermato – che è in atto una trattativa per ridurre al minimo il contenzioso derivante da questa rinuncia. Trovo piuttosto singolare che sia sempre lo stesso soggetto (prima società Ponte sullo Stretto, poi ANAS) a valutare tale situazione. Quindi desidero sapere con precisione quali sono i rischi concreti che possono derivare da un eventuale contenzioso.

Un'altra preoccupazione deriva dal fatto che in Italia c'è una grande quantità di opere che si trovano in diverse fasi della loro realizzazione: alcune sono cantierate, alcune progettate e in fase di Conferenza dei servizi presso il Ministero. In questa congerie di opere – tutte in movimento, ma sostanzialmente non tutte finanziabili – quale sarà il criterio per individuare quelle che debbono essere portate a conclusione? Come si procederà nei confronti di questa congerie di opere, contenute nella cosiddetta legge obbiettivo, che si trovano in vari stadi? Alcune di queste, infatti, sono addirittura allo stadio embrionale; però, siccome dobbiamo avere rispetto dell'embrione, occorre chiederci cosa accadrà a quelle opere. Ci sono molte attese nel territorio e quindi vorrei capire quali sono le priorità e come verranno individuate.

FERRANTE (*Ulivo*). Ringrazio il Ministro per la sua disponibilità a venire ripetutamente nella nostra Commissione. Condivido quanto ha detto a proposito della TAV: le sue mi sembrano osservazioni ragionevoli e di buon senso per cercare di risolvere il problema.

Mantengo le mie perplessità sulla questione del Ponte sullo Stretto; non le ripeto perché sostanzialmente sono le stesse del senatore Pignonica e perché le ho già espresse nel corso del precedente incontro con il ministro Di Pietro. Capisco la *ratio* di questa ricerca di compromesso, ma forse sarebbe meglio fermarla prima, anche da un punto di vista economico.

Pongo un problema in merito alla questione del MOSE che è quasi di galateo istituzionale e va al di là del merito di quanto lei, onorevole Ministro, ha detto. Questa Commissione, nella stessa mattina in cui si è riunito il cosiddetto Comitato a cui ha fatto riferimento, ha approvato una risoluzione in cui, di fatto, invitava il Governo ad addivenire alla proposta del Comune di Venezia di non sospendere tutti i lavori, ma soltanto quelli che potevano avere effetti irreversibili e che dunque avrebbero potuto pregiudicare un'analisi in merito a quei lavori alternativi che lo stesso Comune potrebbe proporre. Su questa risoluzione, approvata con il voto di tutti i senatori dell'Unione, hanno espresso parere favorevole in questa sede sia il vice ministro Capodicasa che il sottosegretario Dettori. Allora la questione che pongo riguarda anche il rapporto tra Governo e Parlamento: è vero che questa autorevole posizione parlamentare non può porre dei limiti all'azione di Governo, ma certamente di essa si deve tener conto.

Quanto al DPEF infrastrutture, noi condividiamo il parere della 8^a Commissione, competente sull'argomento: lo ritengo un documento davvero ben fatto.

Infine ricordo al signor Ministro la domanda da me posta, durante la precedente audizione, sulla Piana dei Navelli in Abruzzo. So che tra un'audizione e l'altra il Ministro si è recato in Abruzzo e allora vorrei sapere se si è fatto un'idea della situazione in quella zona.

CONFALONIERI (*RC-SE*). Ho già chiesto al Ministro durante il precedente incontro (e tale quesito è stato posto anche nel dibattito odierno) chi deciderà e selezionerà le priorità tra le tante opere che sono in essere. Decidere se realizzare un'opera piuttosto che un'altra, non è una scelta da fare con il bussolotto. Una scelta di questo tipo è una vera e propria scelta di merito ed indica un percorso, il modello che si vuole seguire. Scegliere di costruire un tratto ferroviario piuttosto che un'autostrada, scegliere una concessionaria autostradale piuttosto che un'altra: si tratta di scelte importanti. Allora vorrei sapere in particolare qual è la sede decisionale, se deciderà il Ministro, magari di concerto con altri Ministri, oppure se si svolgerà un dibattito in Parlamento.

BELLINI (*Ulivo*). Signor Ministro, la ringrazio per la sua disponibilità e la sua cortesia: tra l'altro è giunto in Commissione con un certo anticipo.

Per quanto riguarda l'alta velocità, desidero far presente che i problemi relativi all'attraversamento dei nodi urbani attualmente non sono stati ancora risolti: sono state cantierate molte opere, altre stanno per essere appaltate, ma si pone il problema dei finanziamenti. Vorrei sapere quali sono le priorità con cui il Governo intende risolvere il problema dei nodi urbani, in relazione all'alta velocità, e se non ritiene opportuno dare priorità a quelle tratte dell'alta velocità i cui i nodi urbani si combinano con il nuovo sistema del trasporto locale su ferro.

* BATTAGLIA Antonio (*AN*). Signor Presidente, mi piacerebbe chiedere tante cose e tra queste a che titolo questa mattina parla l'onorevole Di Pietro: se lo fa in qualità di Ministro, se quale membro del Governo oppure no, in che modo assume impegni in nome e per conto di un Governo quando forse ha la consapevolezza nella sua mente di dimettersi nel caso in cui non dovesse andare in porto qualcosa. La sua posizione appare quantomeno strana: questa mattina si è presentato in questa sede in nome e per conto di un Governo che contesta e con il quale polemizza. Sorvolo però su questo aspetto: si snaturerebbe il ruolo della Commissione e si tratta di una polemica da affrontare in Assemblea.

Mi preoccupano le considerazioni sulla realizzazione del Ponte sullo Stretto e sulla vicenda del MOSE; è facile nascondersi dietro l'affermazione che non è previsto nel programma dell'Unione, ma bisogna tenere conto che esiste una continuità amministrativa: non si può decidere un taglio netto con l'attività posta in essere da parte di un Governo uscente, facendo finta che nulla sia accaduto, perdendo una progettualità, un lavoro, un impegno. Bisogna tener presente che le valutazioni sono, per così dire, a corrente alternata; il presidente Prodi quando era Presidente dell'IRI sosteneva che era necessario costruire subito il Ponte sullo Stretto; dopo aver cambiato posizione e ruolo afferma di non volerlo più.

Credo che la politica dovrebbe essere più coerente rispetto ai grandi problemi: la realizzazione del Ponte sullo Stretto è una scelta compiuta da un Governo, una parte del Paese probabilmente non la condivide, ma non

si può non tener conto che sono stati fatti degli investimenti e sono stati assunti degli impegni da parte dell'Esecutivo. Mi sembra anomalo il fatto che, per garantire un equilibrio all'intero di una coalizione, si decida ad un certo punto che il Ponte sullo Stretto non si debba più costruire; questa posizione va rivista, anche se ciò potrebbe mettere in fibrillazione la coalizione medesima.

Per quanto riguarda il progetto MOSE, a Venezia sono stati spesi 18.000 miliardi delle vecchie lire per una impresa che non è frutto di un Governo ma di una continuità amministrativa tra la Regione ed i Governi che si sono succeduti. È una vita che si cerca di mettere in moto un meccanismo per garantire la sopravvivenza di Venezia; ad un certo punto si mettono in moto meccanismi per ritardare la realizzazione dell'opera creando rilevanti danni. A questo punto, invece di fare le pulci ai conti dell'ANAS o a qualche altra realtà, è necessario capire quali interessi garantiamo nel momento in cui si ritardano i lavori nella città di Venezia.

PRESIDENTE. Signor Ministro, la inviterei a soprassedere sulla prima domanda dato che, per questa Presidenza e per questa Commissione, lei è ministro delle infrastrutture fino a diversa comunicazione. Questo tema non riguarda la nostra Commissione.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Credo che quando un Ministro è presente in Parlamento eserciti le funzioni proprie di un ministro del Governo. Se poi quello stesso Ministro rinvia gli incontri fissati dal Ministero alla mattina presto o alla sera tardi in quanto coincidenti con gli orari in cui il Parlamento è riunito, significa che raddoppia il proprio lavoro, non che lo diminuisce. Comunque sono qui per esercitare le mie funzioni ed i miei doveri.

Ed è nell'esercizio delle mie funzioni e dei miei doveri che faccio presente che la coalizione si è assunta la responsabilità, davanti agli elettori prima e oggi davanti alle istituzioni parlamentari, di non ritenere prioritaria la realizzazione del Ponte sullo Stretto semplicemente perché ritiene più importante e prioritaria la realizzazione di altre infrastrutture in quella stessa area, fra cui la Salerno-Reggio Calabria, la Ionica, le strade ed i sistemi idrici siciliani. È un'assunzione di responsabilità, a cui non ci sottraiamo.

Per quanto riguarda le penalità conseguenti, faccio ancora presente che quando sono arrivato al Ministero ho trovato un contratto già sottoscritto per l'appalto e quindi da questo bisogna partire. Un contratto sottoscritto con un appalto già assegnato ed una gara già effettuata comporta, per una clausola contrattuale ivi prevista, diversi tipi di rescissione: una è quella *ad nutum* (cioè non lo si vuole più) e costa 380 milioni di euro circa; la seconda comporta la realizzazione di un progetto per circa 64 milioni di euro, progetto che va poi sottoposto al CIPE che può approvarlo o meno (ovviamente dovrà indicare perché non lo può approvare sul piano tecnico e finanziario); infine, si può trovare una soluzione alternativa e quindi concordare una variazione contrattuale con la società.

Stiamo provando a trovare una soluzione alternativa con la società che permetta da una parte di non inficiare, proprio per venire incontro a quanto diceva il senatore Battaglia, la possibilità che il progetto venga ripreso (un domani potremmo non essere più al Governo) e dall'altra di non spendere denari al di fuori di quel che è il costo effettivo e quindi di non pagare penalità, mettendo in coda la realizzazione del Ponte sullo Stretto. Una delle mie prime iniziative, ovviamente, è stata quella di chiedere e concordare con le parti il blocco dei lavori, anche della stessa progettazione, fino a quando non verrà risolta questa trattativa. Quindi attualmente è congelata (questo termine va di moda per colpa mia) la fase di attività *in progress* sulla progettazione da parte delle società contraenti (Impregilo con il Ponte sullo Stretto).

Per quanto riguarda le priorità, ripeto che in allegato al DPEF vi è un documento sulle infrastrutture di circa 300 pagine, la cui prima parte indica come sono state individuate le priorità o meglio come viene proposta al Parlamento l'individuazione delle priorità. Abbiamo previsto per prime le opere pala in mano, cioè quelle già cantierizzate, e per poter mantenere la loro apertura abbiamo chiesto e ottenuto con un ultimo provvedimento dal Ministero dell'economia 1 miliardo di euro per l'ANAS e 1,8 miliardi per le ferrovie. Dunque vorrei rassicurare tutti: nessun cantiere in cui si stava lavorando si è fermato né è previsto che si fermi nei prossimi mesi.

Per quanto riguarda le altre opere, come indicato nel DPEF che vi prego di visionare quando potete, poi abbiamo previsto le opere contrattualizzate proprio perché hanno già prodotto effetti giuridici e perché, ad eccezione di alcuni casi che riconfermano la regola, sono opere necessarie. I casi di opere che ci assumiamo la responsabilità di non realizzare, come quella del Ponte sullo Stretto di Messina, li stiamo affrontando uno ad uno.

Per quanto riguarda tutte le altre opere, prima di fare un piano di ri-sistemazione delle priorità, ribadisco quel che ho già detto nella seduta precedente: la cosiddetta legge obiettivo contiene, appunto, degli obiettivi individuati dalla Casa delle libertà nella scorsa legislatura e va portata avanti anche nel corso di questa legislatura perché le infrastrutture in Italia – intese come obiettivo – sono una necessità che vanno al di là della contingenza e della realtà momentanea di questa o quella coalizione. Allora si tratta di vedere con quale priorità. Posto che, su 174 miliardi di euro previsti per realizzare le opere contenute nella legge obiettivo, solo 58 miliardi – o ben 58, a seconda del punto di vista – sono stati stanziati nella scorsa legislatura, mancano fondi per portare avanti le opere per 114 miliardi di euro: non è possibile, realisticamente, realizzare tutto.

Occorre allora stabilire un ordine delle priorità al fine di evitare di commettere ancora errori di sovrabbondanza da una parte o di mancanza dall'altra, posto che, ad esempio, circa il 77 per cento delle opere realmente finanziate sono site al Nord e solo l'8 per cento al Sud.

Abbiamo deciso di svolgere una serie di incontri in ogni Regione, che in parte abbiamo già attuato e in parte finiremo di realizzare entro il mese di settembre, per individuare le priorità delle Regioni stesse, che si po-

tranno progettare e realizzare con le risorse a disposizione e con quanto riusciremo a racimolare facendo economie, rispettando le priorità che le stesse Regioni ci avranno indicato.

Un discorso di questo tipo vale anche per la Piana dei Navelli, una realtà dove si sta litigando e c'è chi lo vuole in un modo e chi in un altro. Adesso entrambe le parti hanno preso atto che non ci sono le risorse sufficienti e congiuntamente hanno riconosciuto che una delle priorità in Abruzzo è quella di realizzare il tratto interno della trasversale che va dalle Marche al Molise; in secondo luogo intendono completare un altro tratto interno e soltanto al quarto o al quinto posto, nell'ordine delle priorità, è stata inserita la Piana dei Navelli. Con questo sistema si finisce per favorire la realizzazione di un'opera per caduta, nel senso che è ancora troppo presto per discutere di un problema che non rientra tra le priorità.

Per quanto riguarda il MOSE abbiamo deciso che le opere che si stanno compiendo attualmente non comportano l'irreversibilità dei lavori. Nel caso in cui, nel corso del tempo, si dovesse presentare una irreversibilità, ne discuteranno le parti interessate nella cosiddetta cabina di regia, prevista per il controllo del proseguimento delle opere.

Per quanto riguarda la TAV – mi riferisco non solo alla Val di Susa, ma all'Alta velocità in generale ed ai nodi urbani – essa è stata individuata e prevista nel DPEF: i nodi urbani rappresentano la priorità delle priorità come noi abbiamo indicato nel DPEF.

* BATTAGLIA Antonio (AN). Signor Presidente, se me lo consente colgo questa occasione per formulare un'ultima domanda, che desidero porre addirittura fin dal 1994, da quando sono stato eletto senatore della Repubblica e mi sono occupato del doppio binario ferroviario tra Termini Imerese e Cefalù. È stato previsto un investimento di 1.000 miliardi delle vecchie lire – che sono banca *iuris* – che non sono state ancora spese, anche se le gare sono state appaltate. La prego di intervenire perché reputo assurdo, dopo tanti anni, con le risorse a disposizione e dopo aver svolto la gare d'appalto, vedere che i lavori non sono iniziati.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Prendo atto di quanto detto dal senatore Battaglia. Desidero solo aggiungere che ieri dalla relazione della Corte dei Conti al Parlamento è emerso che l'ANAS ha effettivamente un debito di 3 miliardi e 700 milioni – come ho segnalato proprio a questa Commissione – che deve essere ripianato dall'azionista, altrimenti ci sarà l'obbligo di portare i libri contabili in Tribunale. Occorre allora trovare questa cifra che non era prevista.

Inoltre la Corte dei conti nella sua relazione ha sottolineato che il sistema delle concessioni in Italia, così come è formulato attualmente, fa acqua da tutte le parti e che la cosiddetta legge-obiettivo prevede tante approvazioni soltanto da un punto di vista tecnico: la mancanza di finanziamenti, però, comporta la non attuabilità dei lavori e la non correttezza amministrativa e contabile della stessa legge.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Di Pietro per la sua disponibilità.

Dichiaro concluse le comunicazioni del Ministro delle infrastrutture.

I lavori terminano alle ore 9,15.