

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

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

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

INDAGINE CONOSCITIVA  
SULLA SITUAZIONE INFRASTRUTTURALE DEL  
PAESE E SULL'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA  
SULLE GRANDI OPERE

1° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 8 OTTOBRE 2002

---

**Presidenza del presidente GRILLO**

## I N D I C E

## Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 7, 17 e <i>passim</i>		
BRUTTI Paolo ( <i>DS-U</i> ) . . . . .	10		
* CHIRILLI ( <i>FI</i> ) . . . . .	16		
CICOLANI ( <i>FI</i> ) . . . . .	9, 17		
DONATI ( <i>Verdi-U</i> ) . . . . .	12, 20		
* EUFEMI ( <i>UDC:CCD-CDU-DE</i> ) . . . . .	11, 18		
* FABRIS ( <i>Misto-Udeur-PE</i> ) . . . . .	5, 14, 17 e <i>passim</i>		
GUASTI ( <i>FI</i> ) . . . . .	8		
KOFLER ( <i>Aut</i> ) . . . . .	16		
LUNARDI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti . . . . .	4, 5, 10 e <i>passim</i>		
MENARDI ( <i>AN</i> ) . . . . .	14		
* PESSINA ( <i>FI</i> ) . . . . .	8		
VERALDI ( <i>Mar-DL-U</i> ) . . . . .	7		
		<i>INCALZA</i> . . . . .	Pag. 19, 20, 21

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

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC: CCD-CDU-DE; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur-Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.*

*Intervengono il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Lunardi, il professor Vito Riggio e l'ingegner Ercole Incalza, consiglieri del Ministro.*

*I lavori hanno inizio alle ore 19,55.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

#### **Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sulla situazione infrastrutturale del Paese e sull'attuazione della normativa sulle grandi opere.

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 ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È in programma oggi l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che ringrazio per aver sollecitamente risposto al nostro invito. I colleghi sanno bene come siamo giunti a deliberare questa importante indagine conoscitiva iniziativa ma vorrei esplicitare in termini sintetici al signor Ministro i motivi per cui la Commissione ha inteso promuoverla. Con l'approvazione della legge n. 443 del 2001, più nota come legge obiettivo, con l'emanazione del decreto attuativo della stessa e, infine, con l'approvazione della legge n.166 del 2002 è stato portato a compimento il processo di riforma del quadro normativo in materia di appalti pubblici. Il quadro normativo è quindi sensibilmente cambiato e si sono poste le premesse giuridiche per l'avvio di lavori e di opere pubbliche importanti nel nostro Paese. All'indomani della riforma del quadro normativo in materia di lavori pubblici, ci è sembrato opportuno procedere ad un'analisi della situazione esistente nel campo infrastrutturale nel nostro Paese ed anche ad una verifica della praticabilità del piano strategico delle grandi opere, che il ministro Lunardi ci ha illustrato in varie occasioni, anche in questa Commissione. Quel piano strategico prevede circa 234.000 miliardi di investimento nei prossimi anni, attraverso l'utilizzo di risorse pubbliche all'interno del bilancio dello Stato, di fondi strutturali provenienti dalla Unione europea e gestiti dalle Regioni, nonché il coinvolgimento di capitali privati.

Signor Ministro, abbiamo richiesto la sua presenza ai nostri lavori soprattutto con riferimento al quadro finanziario approvato recentemente dal Consiglio di Ministri nell'ambito della nuova legge finanziaria. Le analisi del ministro Lunardi potranno esserci utili, come lo saranno quelle di tutti

gli altri soggetti che interverranno nel prosieguo dell'indagine conoscitiva. Sono previste, infatti, le audizioni del ministro Tremonti, dei rappresentanti degli enti territoriali (il presidente Ghigo ha già assicurato la sua presenza), dei soggetti operanti nel settore del credito (come i presidenti dell'ACRI e dell'ABI, che hanno dimostrato il loro interesse specie dopo la riforma del *project financing* che offre l'opportunità di inserirsi nel settore delle opere pubbliche), dei grandi concessionari (come i rappresentanti dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato). Alla fine dell'indagine conoscitiva, ci auguriamo di avere un quadro completo della situazione esistente nel campo infrastrutturale. Rinnovo i miei ringraziamenti al ministro Lunardi e lo invito a svolgere il suo intervento.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, la ringrazio per l'invito che mi avete rivolto. Oggi faremo il punto della situazione, illustrando la situazione delle risorse ad oggi disponibili per attivare il piano strategico delle grandi opere.

Il mio intervento si articolerà in cinque distinti paragrafi. Il primo riguarda il quadro fonti-impieghi, coerente al Documento di programmazione economico-finanziaria del 2002 e al Documento di programmazione economico-finanziaria del 2003, alla legge finanziaria 2002, alla legge n. 166 del 2002 (collegato alla finanziaria 2002), al disegno di legge finanziaria 2003. Il secondo paragrafo tratta il quadro degli interventi attivati nel primo anno di Governo (luglio 2001-giugno 2002) e la previsione degli interventi che saranno attivati nel secondo anno (luglio 2002-giugno 2003). Il terzo paragrafo riguarda il quadro delle opere cantierate nel primo anno di Governo e di quelle si prevede sarà possibile cantierare nel secondo anno di Governo. Il quarto paragrafo riguarda il quadro degli interventi che, pur non previsti nel 1° Programma delle opere strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, sono strettamente interrelati ed integrati con le stesse. Il quinto paragrafo tratta il programma di inoltro al CIPE dei vari interventi per consentire un corretto sistema di accesso alle risorse.

Partiamo quindi dal primo paragrafo. Il DPEF del 2002 prevedeva un impegno di risorse pubbliche per l'attuazione del Programma degli interventi strategici mirati alla infrastrutturazione organica del Paese pari a 25,8 miliardi di euro. Tale impegno era relativo all'arco temporale della legislatura, cioè cinque anni. Per attuare il programma di interventi, approvato dal CIPE nel dicembre 2001, era necessario disporre nel prossimo decennio di un volano di risorse globali pari a 125,8 miliardi di euro. Le risorse disponibili, sempre alla data dell'approvazione del CIPE del Programma prima richiamato, cioè il 21 dicembre 2001, erano pari a 11,9 miliardi di euro. Le risorse messe in tabella B dalla legge finanziaria 2002 consentivano un'attivazione, attraverso appositi limiti di impegno, di circa 7,7 miliardi di euro nel triennio, per interventi nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti. La legge n. 166 del 2002 (collegato alla finanziaria 2002) ha consentito l'attivazione concreta di 5,5 miliardi di euro per

l'attuazione degli interventi strategici previsti nella delibera del CIPE del 21 dicembre 2001.

Nella legge finanziaria 2002 erano previsti nella Tabella F e nella Tabella D per le Ferrovie dello Stato S.p.A. 5 miliardi di euro e per l'ANAS circa 3 miliardi di euro.

Nel disegno di legge finanziaria 2003, attraverso gli articoli 36, 38, 39 ed attraverso quanto previsto nelle Tabelle F e D, è possibile garantire ulteriori risorse, per realizzare le opere del Programma degli interventi strategici, di cui alla delibera CIPE 21 dicembre del 2001, pari a circa 2,5 miliardi di euro.

Per quanto concerne invece la possibilità di attivare capitali privati, allo stato i primi riferimenti misurabili sono quelli provenienti dal comparto dei concessionari autostradali che possono essere stimati pari a circa 4 miliardi di euro. Esse sono disponibilità private.

Dopo questo primo anno quindi, alla luce dei due provvedimenti normativi già approvati (legge finanziaria 2002 e legge collegata alla finanziaria 2002 e disegno di legge finanziaria 2003, approvato dal Governo) si è in grado di garantire già il 23 per cento del costo del programma approvato con la delibera del CIPE del 21 dicembre 2001.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Tale percentuale si riferisce alla parte di competenza a valore pubblico o a valore complessivo delle opere, comprese le concessionarie?

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il 23 per cento, pari a 240 mila miliardi, si riferisce al valore complessivo delle opere.

Il volano quindi di disponibilità attuali per il prossimo triennio, tenuto conto anche delle risorse disponibili pari a 11,9 miliardi di euro, è uguale a 37,9 miliardi di euro; siamo cioè in grado di onorare oltre il 30 per cento dell'intero costo del programma.

Se ai 23 iniziali si aggiungono le risorse disponibili, cioè i 22 mila miliardi, provenienti dalle leggi di spesa passate, si è in grado di garantire per il triennio risorse pari a 37,9 miliardi di euro, che rappresentano il 30 per cento dell'intero costo del programma. Per maggiore chiarezza, lascerò i documenti agli atti della Commissione.

Dopo una attenta verifica delle opere attivate e delle opere cantierate si è in grado di fornire i seguenti macrodati: nel primo anno di Governo (luglio 2001-giugno 2002) sono state attivate opere, il cui costo è pari a 32.214 milioni di euro e cantierate opere per 6.000 milioni di euro.

Nel secondo anno di Governo (luglio 2002-giugno 2003) si prevede di attivare opere, il cui costo è pari a 28.786 milioni di euro, e di cantierare opere per 19.400 milioni di euro. Ritengo opportuno precisare cosa debba intendersi per «attivazione delle opere». Con tale definizione si vuole precisare che una serie di interventi, fermi nella fase istruttoria (bloccati nella fase autorizzativa perché la copertura finanziaria non era ben definita e perché non avallati da un preciso programma) attraverso

una sistematica e capillare operazione condotta all'interno del mio Dicastero e con il coinvolgimento degli altri Dicasteri competenti e degli organi locali, sono passati da una fase di stasi ad una di certezza progettuale e realizzativa.

Il quadro degli interventi, pur non previsti nel 1° Programma delle opere strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, sono strettamente interrelati ed integrati con le stesse.

Le opere previste dal Piano Triennale dell'ANAS, le opere previste dal Piano degli Interventi Prioritari delle Ferrovie dello Stato S.p.A., le opere previste dai Piani Operativi Nazionali (PON) o dai Piani Operativi Regionali (POR), le opere previste dalle leggi pluriennali di spesa relative alla realizzazione di *HUB* portuali, interportuali ed aeroportuali (tutte quelle opere cioè che erroneamente, a mio avviso, vengono definite ordinarie) sono state inserite in un preciso strumento, definito Intesa Generale Quadro al cui interno, per ogni singola realtà regionale, compaiono tutti gli interventi finalizzati alla infrastrutturazione organica del territorio. In tali Intese Generali Quadro viene specificato in modo chiaro che sia le opere previste dalla legge obiettivo sia le altre saranno monitorate e seguite attraverso un confronto sistematico tra Ministero e Regioni, in modo da evitare che siano portate a compimento solo le opere di rilevanza strategica.

Il Presidente del Consiglio ha già sottoscritto, insieme al collega Matteoli e al sottoscritto, le intese generali quadro con le regioni Campania, Calabria, Lazio, Liguria e Friuli-Venezia Giulia; entro il mese di ottobre è prevista la sottoscrizione delle intese generali quadro con le Regioni Sardegna, Umbria e Marche; entro il mese di novembre saranno sottoscritte le intese con tutte le altre Regioni. Per ogni intervento vi è una chiara identificazione temporale delle varie fasi attuative: avvio di progettazione, approvazione del progetto, avvio e conclusione dei lavori. Tale evoluzione temporale è verificata – come ho prima rilevato – attraverso un sistematico confronto tra Regioni e Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti.

Entro la prima decade di dicembre sottoporro alla vostra attenzione ogni intesa generale quadro, in modo che questa Commissione possa verificare con quanta attenzione e capillarità si stia affrontando il processo di infrastrutturazione organica del Paese. Vi sarà trasmesso il conto di tutte queste intese quadro con tutte le schede di ogni opera, schede che conterranno lo stato di avanzamento delle progettazioni, della consegna, dell'apertura di cantieri e di chiusura dei lavori nonché delle risorse necessarie per la relativa copertura.

Il quinto punto concerne il programma di inoltro al CIPE dei vari interventi per consentire un corretto sistema di accesso alle risorse. Una volta istruiti, i progetti di cui abbiamo parlato sono poi inoltrati al CIPE per l'approvazione. D'accordo con il CIPE abbiamo già identificato un calendario per l'inoltro o l'esame da parte dello stesso delle varie proposte progettuali che, nel rispetto della legge obiettivo e del decreto delegato, una volta approvate, passeranno dalla fase propositiva a quella ope-

rativa e attuativa. Ricordo che al CIPE inoltriamo i progetti preliminari, ossia quelli che contengono tutta la parte consistente del progetto.

Tale calendario è stato definito in modo da consentire a tutte le iniziative di essere esaminate, evitando così che si possa creare un processo di penalizzazione nella fase d'istruttoria e d'esame da parte del Dicastero delle infrastrutture dei trasporti. In questa logica, pensiamo di inoltrare all'esame della CIPE, entro il 31 dicembre 2002, circa 25 proposte progettuali e nel primo semestre del 2003 ulteriori 80 proposte progettuali. In realtà, tale impegno riguarda circa il 30 per cento del numero di progettualità inserite nella delibera del CIPE del 21 dicembre 2001. Quindi, entro il dicembre 2002 trasmetteremo al CIPE progettazioni di opere per un importo pari a 3.074 milioni di euro ed entro il primo semestre 2003 per un importo di 54.769 milioni di euro.

Per quanto concerne, infine, il tessuto normativo che ci consentirà di dare compiutezza all'intero programma, posso assicurare che lo si può ritenere concluso e che il regolamento (previsto dal decreto delegato alla legge obiettivo) è senza dubbio essenziale e sarà definito ed approvato entro il corrente anno. Tuttavia, l'indisponibilità di tale provvedimento, cioè del regolamento, non incrina minimamente l'inoltro al CIPE dei progetti preliminari, la pubblicazione di gare, l'avvio ove possibile dei lavori.

PRESIDENTE. Dichiaro aperto il dibattito.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Non so se lo spirito che ha mosso il Presidente nel proporre con l'indagine conoscitiva in titolo un «*check-up*» sullo stato dei lavori pubblici e delle grandi infrastrutture sia quello esposto dal Ministro. Sinceramente, non sono appassionato di cifre: lei è un ingegnere, un gran professore, io sono a malapena laureato in giurisprudenza. Mentre ascoltavo la sua relazione, mi veniva in mente, ad esempio, che a Lamezia, qualche giorno fa, durante la Conferenza sul turismo, ha parlato di 35 miliardi di euro di investimenti nell'alta velocità.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. In dieci anni!

VERALDI (*Mar-DL-U*). Tuttavia, per dare un senso a quanto abbiamo stabilito avremmo bisogno di qualche specificazione, ovviamente se non ho capito male lo spirito della Commissione. A mio giudizio, riferire cifre, che si possono condividere o no, non consente di dare un contributo reale e concreto a scadenze che, in base a quanto da lei indicato, sono previste per la fine dell'anno. Peraltro, trattandosi di progetti preliminari, non credo sia questo il modo per conoscere lo stato dell'arte del settore delle infrastrutture nel Paese.

Ad ogni modo, prendo atto della sua disponibilità a consegnare addirittura le schede relative ad ogni opera.

PRESIDENTE. Il senatore Veraldi più che un quesito ha soprattutto posto una questione al Presidente. Ho cercato di sintetizzare le finalità del-

l'indagine conoscitiva in apertura di seduta e non mi discosto da quanto ci siamo detti e abbiamo deliberato. Certamente l'audizione del Ministro delle infrastrutture costituisce un momento importante anche se lo stato dell'arte del settore potrà essere definito solo dopo aver ascoltato tutti gli altri attori coinvolti nell'attuazione dei programmi di realizzazione delle infrastrutture e che abbiamo in animo di ascoltare, primo fra tutti il Ministro dell'economia.

In merito ai fondi strutturali, ad esempio, vorrei sapere se le Regioni si stanno attivando e sono d'accordo ad impegnare le risorse ipotizzate. Al di là di quello che il Ministro ci ha voluto dire in più rispetto a quanto chiesto all'inizio dei nostri lavori, desideriamo sapere qualcosa di più specifico sugli interventi regione per regione e vogliamo avere da lei la conferma che, dopo le dispute giornalistiche all'indomani dell'avvio della manovra finanziaria per l'anno 2003, sembra che la manovra proposta dal Governo non abbia penalizzato il settore delle infrastrutture e che siano stati confermati i precedenti impegni di spesa.

GUASTI (FI). Desidero ringraziare il Ministro che anche oggi ha dimostrato, come altre volte in passato, attenzione nei confronti del Parlamento e della nostra Commissione. Con puntualità e precisione, fatto inusuale nelle nostre Camere, ci ha assicurato che nei prossimi giorni fornirà ulteriori dettagli tecnici. Oltre che ringraziarlo devo complimentarmi con lui. I quindici mesi di lavoro che l'hanno visto protagonista nel Ministero delle infrastrutture hanno dimostrato la sua grande professionalità. Con la riforma normativa in materia di appalti pubblici, ha dato al Paese un importante segnale, con un senso di ottimismo nella direzione che il Governo attuale chiedeva. Nei primi mesi della legislatura la cosiddetta legge obiettivo ha consentito di agire sulla semplificazione e sulla accelerazione degli iter progettuali. Il collegato alla finanziaria ha semplificato gli appalti. Le nuove società Patrimonio ed Infrastrutture Spa sono state istituite come strumenti per reperire capitali privati nel finanziamento delle opere pubbliche. Infine, la manovra finanziaria per il 2003 appena varata, come ha affermato il presidente Grillo, si mostra attenta agli impegni assunti dal Governo nei confronti dei cittadini in ordine alla realizzazione delle infrastrutture.

Ringrazio ancora il Ministro per il suo impegno e per il continuo confronto con la Commissione e con il Parlamento.

PESSINA (FI). Vorrei ritornare sui motivi per i quali abbiamo chiesto l'audizione del Ministro, al quale sono grato per le informazioni che ci ha fornito. Tra le finalità dell'indagine conoscitiva oggi avviata bisogna annoverare la ricognizione dello stato delle infrastrutture, l'individuazione e la determinazione delle reali priorità di intervento nonché l'approfondimento circa il reperimento delle risorse finanziarie necessarie. Ho ascoltato con attenzione dall'esauriente relazione del Ministro l'entità degli stanziamenti previsti per i prossimi anni.



Sull'attivazione del programma di Infrastrutture l'attuale Governo gioca il proprio prestigio e le promesse fatte sull'elemento tempo. Abbiamo parlato del momento dell'avvio dei progetti e di quello della cantierizzazione, ma sappiamo benissimo che ci sono anche i tempi per il completamento delle opere. Vorrei sapere se sono state fatte previsioni che consentano di mantenere i tempi che saranno determinati quanto prima nella realizzazione delle opere e se possiamo garantirli nelle realtà territoriali che rappresentiamo. Negli anni passati, molto spesso, sono state fatte molte promesse sulla realizzazione di opere infrastrutturali, alle quali sono seguite grandi delusioni. Vorrei che il Governo tenesse in debita considerazione il problema dei tempi necessari per attivare il programma delle infrastrutture, elemento fondamentale per i cittadini.

CICOLANI (*FI*). Ringrazio il Ministro per la disponibilità e la chiarezza con cui ha esposto le cifre che, pur non essendo a mio avviso troppo esaltanti, non mi preoccupano più di tanto. Vorrei sottolineare due aspetti positivi: le parole del Ministro hanno confermato l'esistenza di un tavolo aperto con le Regioni per la realizzazione del piano delle grandi opere ed è la prima volta che si sta lavorando in maniera organica e strutturale. In questo ambito, diamo atto al Ministro di aver compiuto un enorme salto di qualità rispetto al passato e di aver fatto un lavoro molto impegnativo. In secondo luogo, contrariamente a quanto si sente affermare, sono stati attivati molti lavori e tante situazioni sono state sbloccate. In questo primo anno di attività, l'impegno del Ministero è stato intenso e sono stati raggiunti risultati significativi.

Emergono, tuttavia, alcuni aspetti che non possiamo nasconderci e che andrebbero approfonditi, che non dipendono dal Ministero ma dalla situazione generale del sistema Paese. In Commissione più volte ho sostenuto che non avremmo potuto spendere i 15.000 miliardi di lire previsti nel triennio, nella tabella B della legge finanziaria per il 2002 perché bisognava considerare la complessità dei progetti nonché la necessità di tempi tecnici credibili per l'effettuazione delle valutazioni di impatto ambientale. Anche se sono previsti tempi brevi saranno sicuramente più lunghi di quelli immaginati. Sommando algebricamente i tempi della legge obiettivo, vediamo che, come tiraggio di cassa, la delibera CIPE era stata l'inviluppo degli ottimismo. Quindi, il Governo aveva ipotizzato la situazione più ottimistica. Oggi sappiamo che le risorse sono un po' meno di quelle ipotizzate in sede di delibera CIPE; non sono cioè più i 15 mila miliardi (di lire) ma circa 11 mila che nella finanziaria 2003 dovrebbero, signor Presidente, essere rivisti. Scopriamo che, a fronte di interventi ANAS e Ferrovie dello Stato (Tabelle D e F) di 8 miliardi di euro dello scorso anno, abbiamo soltanto 2,5 miliardi di euro per cui dovremmo coprirli con i fondi previsti nel collegato.

Non è comunque un problema di quantità di risorse ma di ritardatura dei tiraggi di cassa, previsti in sede di delibera CIPE. Non dobbiamo disporre di maggiore risorse rispetto a quelle necessarie per sviluppare il nostro programma che, questa sera abbiamo sentito confermato dal Ministro.

Sappiamo che la delibera CIPE prevedeva 46 mila miliardi: 23 mila miliardi provenienti da vecchi impegni; 15 mila miliardi provenienti dalla Tabella B. Il dubbio riguarda i 9 mila miliardi circa provenienti da finanziamenti privati e dal quadro comunitario di sostegno. Oggi sappiamo che dal quadro comunitario di sostegno e dai capitali privati provengono 20 mila miliardi e non 9 mila miliardi. Chiedo pertanto se parliamo di tiraggio di cassa o di impegni essendo questo un aspetto molto importante. Quindi, i soldi mancanti in termini di investimenti interamente a carico dello Stato – mi riferisco ai 4 mila miliardi della Tabella B; ai 7 mila miliardi circa che mancherebbero per i fondi correnti della finanziaria 2003 – verrebbero coperti, ai fini del PIL, da maggiori investimenti provenienti dal quadro comunitario di sostegno. Se così fosse, sarebbe un segnale di grandissima qualità dell'attività di Governo perché ottiene gli stessi risultati, impegnando minori risorse interamente a carico dello Stato. Credo però che, assieme alle carte che ha promesso di dare alla Commissione, sarebbe opportuno avere una ritaratura degli impegni di cassa previsti dalla delibera CIPE perché il compito della Commissione è di dare serenità al Paese sull'esistenza vera delle risorse necessarie mano a mano che si attua il programma di Governo.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Nel ringraziare il Ministro per l'esposizione, anch'io penso opportuno distinguere i quadri di impegno che possiamo ritrovare all'interno della legge finanziaria dai capitali privati. La stima dei capitali privati rispondono a quanto proviene dagli accordi che si stanno stipulando con le concessionarie Autostrade e Gavion, in base ad una loro promessa; si ricordi però che 7 anni fa altri proprietari promisero di investire 8.600 miliardi di investimenti nel periodo tra il 1997 ed il 2001 senza poi mantenerla. Pertanto, non possono essere considerati alla stregua di quelli stanziati in bilancio dallo Stato. In pratica, si mescola un po' la cassa con la competenza.

Vorrei un chiarimento rispetto alla Tabella ed alle relative risorse pubbliche perché è scritto che dagli interventi del disegno di legge finanziaria 2003 (articoli 36, 38, 39) e dalle Tabelle ad esso relative si deducono 2,5 miliardi. Poiché questa stessa discussione si sta facendo per altri argomenti nella legge finanziaria, vorrei sapere se la cifra 2,5 è relativa al bilancio del 2003 o al triennio 2003-2004-2005? E' chiaro che la prospettiva in tal caso cambia.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Al triennio.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Poiché il giudizio sull'impatto della legge finanziaria non si ha tanto sulla modulazione triennale quanto sull'impegno annuale, sarebbe importante se lei reindicasse queste stesse quantità tarate sul 2003 al fine di poter capire chiaramente se nel 2003 le nuove ulteriori risorse sono queste. 2,5 non sono una grande cifra ma se nella modulazione risultasse dell'altro ci troveremmo in difficoltà. In tal caso, l'avvio del processo sarà lento e molto complicato.

I numeri cosiddetti risultano abbastanza impressionanti: se sono in proiezione triennale; se le risorse pubbliche necessarie sono pari a 54,6 e 16 – cioè il 28 per cento – risultano essere quelle stanziare nel triennio, al termine del triennio ne occorrerebbero ancora 38. Se si riferissero ad una proiezione annuale le cifre diminuirebbero di molto. E' comprensibile che lo sforzo è di proiettarsi in una dimensione di spese importante; però è altrettanto giusto dire che le risorse messe in campo per quest'anno non sono sufficienti considerato che dovremo affrontare una discussione su una legge finanziaria dove si sa come si entra ma non si sa come si esce.

In relazione ai programmi quadro, sono molto soddisfatto che si dice che i rapporti con le Regioni e le comunicazioni alla Commissione marceranno parallelamente. Per evitare situazioni che si sono già verificate nel recente passato, sarebbe utile che anche la Commissione potesse inserirsi in questa sorta di monitoraggio, attraverso un percorso parallelo con le Regioni e con il Ministero delle infrastrutture: se le Regioni arrivano a certe conclusioni che ci vengono comunicate nel mese successivo, l'utilità di una discussione in Commissione è, a mio giudizio, abbastanza inutile. Se si potesse invece sviluppare in Commissione una discussione parallela a quella che si svolge con le Regioni, si avrebbe la possibilità di capire e di interagire nei processi in corso.

Sarebbe quindi opportuna una più attenta definizione dei tempi relativi alla discussione dei programmi quadro, di cui sarebbe quanto mai opportuno chiarirne il funzionamento, trattandosi di strumenti nuovi.

EUFEMI (*UDC:CCD-CDU-DE*). Partirei dalla mancanza della risoluzione dei problemi istituzionali che avviavano i programmi delle grandi opere pubbliche, così come richiamati dal governatore Fazio nel luglio scorso, e che mi sembra non siano ancora definiti. Le cifre esposte richiederebbero certamente una puntuale verifica da parte dei competenti Uffici del Senato e della Camera dei deputati. Va rilevato però che si è in presenza di un peggioramento del quadro programmatico che nel settore delle costruzioni passa nel 2002 da 2,8 a 0,4 e nel 2003 da 2,9 a 2. Ho dedotto tali cifre aggiornando il DPEF alla luce del quadro programmatico che ci è stato esposto e tenendo conto del quadro della finanza pubblica. Inoltre, ho citato il governatore Fazio, ho considerato il quadro degli investimenti fissi lordi e sono partito dal settore delle costruzioni relativo al 2002 per giungere a quello del 2003.

La mia preoccupazione deriva anche dall'andamento dei residui che, come il Presidente saprà, sono peggiorati soprattutto nella parte in conto capitale e in particolare per quanto riguarda l'ANAS. Trattandosi di quasi 12.495 milioni di euro, sarebbe opportuno prestare particolare attenzione, perché la presenza di residui dimostra sempre una certa incapacità di spendere e realizzare programmi.

Si pone quindi da un lato il problema della legge obiettivo come strumento che aveva la finalità di rendere più semplice alcuni procedimenti per le opere infrastrutturali e dall'altro lato quello della copertura dei progetti.

Vi è poi un altro aspetto importante, citato poc'anzi: sembrano profilarsi problemi di copertura anche per quanto concerne il collegato in materia di autotrasporti del quale gradiremmo conoscere l'attuale stato dell'arte. Bisogna quindi fare chiarezza sulle risorse disponibili in finanziaria e devono essere chiarite soprattutto le priorità in ordine alla coerenza tra le risorse, i progetti e la legge-obiettivo. Sinceramente, mi sembra che sia tutto rimesso alla capacità di spesa del Ministero dell'economia. Vorremmo dunque sapere qual è il ruolo del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti alla luce dei condizionamenti che esistono dal punto di vista delle risorse e come sia possibile realizzare il quadro programmatico rispetto ad una situazione certamente mutata. Fatta questa premessa, sarebbe opportuno approfondire il quadro delle risorse e i condizionamenti che altri Ministeri esercitano sulla capacità di spesa del Dicastero delle infrastrutture.

Vorrei poi avere qualche chiarimento sulla situazione della direttrice Torino-Lione e sul ruolo delle Regioni nella variante di valico, già richiamata dal collega Brutti. Sarebbe stato inoltre auspicabile e gradito avere ragguagli sull'insieme dei cronoprogrammi e dei cantieri aperti, nonché sui tempi necessari per giungere alla conclusione dei programmi richiamati. Ciò naturalmente in un rapporto di trasparenza tra Parlamento e Governo.

A nome del senatore Lauro, sollecito una riflessione sullo stato di attuazione delle autostrade del mare e un serio approfondimento sulla programmazione delle spese in relazione al rapporto tra il Nord e il Sud del Paese.

DONATI (*Verdi-U*). Vorrei formulare alcune domande, riservandomi di capire meglio la situazione una volta presa visione della finanziaria nel dettaglio. Premetto che i dati forniti sono in buona parte già noti.

Innanzitutto gradirei alcuni chiarimenti sulla situazione dei residui, tenuto conto che l'articolo 38 del disegno di legge finanziaria relativo all'anno 2002 ne prevede un recupero. Vorrei capire qual è l'impatto del cosiddetto «decreto taglia spese», n. 194 del 2002, su questa operazione. Si parla inoltre di recupero dei residui dell'ANAS per attribuirli alla costituita società ANAS spa. A mio avviso il decreto andrebbe rivisto alla luce di una realtà in evoluzione.

Vorrei ora soffermarmi sulle risorse disponibili e in particolare sul capitolo «Unione europea». Premetto di conoscere i dati, le procedure e la ripartizione puntuale per programmi del quadro comunitario di sostegno. Pur prendendo per buona l'ipotesi di eventuali risorse che potrebbero arrivare per progetti infrastrutturali di ordine europeo (di cui però conosciamo l'ordine di grandezza pari al 10-20 per cento) mi corre l'obbligo di esprimere qualche perplessità circa i 25,8 miliardi di euro che sarebbero attivabili dal quadro comunitario di sostegno, giacché le disponibilità a noi risultanti sono diverse da quelle indicate dal ministro Lunardi. L'ordine di grandezza che mi è dato conoscere fa, infatti, riferimento a 50 miliardi di euro per tutti gli investimenti, di cui circa il 6,5 per cento destinati agli

investimenti infrastrutturali e un altro 50 per cento che deve essere cofinanziato dall'Italia. Poiché ne consegue un ammontare complessivo molto diverso da quello esposto, vorrei sapere in base a quali calcoli sono stati tratte cifre così mirabolanti. A parte la difficoltà ad attivare tali risorse, a mio sommo parere non è opportuno sbandierare cifre che, alla luce dei quadri europei, delle risorse disponibili e della ripartizione Paese per Paese, non risultano essere tali.

Un altro interrogativo concerne i capitali privati. Ulteriori chiarimenti dovrebbero essere forniti per quanto attiene il reperimento delle risorse private, al di là della quota degli investimenti derivanti dalle concessioni stradali. Premetto che si chiamano impropriamente capitali privati gli investimenti derivanti dalle concessioni stradali, giacché se lo Stato modifica una concessione in essere, prolungandola e rinunciando alle tariffe, si è piuttosto in presenza di una concessione pubblico-privata. Mi sembra che l'ordine di grandezza della quota derivante dagli investimenti delle concessionarie esistenti non sia quello indicato. L'adeguamento della convenzione con la società Autostrade fa infatti riferimento a 4 miliardi di euro aggiuntivi, ossia da 8.000 a 18.000 miliardi. Si tratta peraltro di investimenti che si realizzeranno più o meno in dieci anni, anche se ancora non si conoscono gli esiti della convenzione che è in fase di definizione presso il consiglio di amministrazione dell'ANAS. Premesso quanto sopra, quali sono le risorse attivabili dalle concessionarie e quali invece da capitale privato che si possono mettere a gara e che possono dare luogo ad investimenti? Tale tema inoltre pone il problema della redditività di alcuni investimenti rispetto ad altri che invece non ne hanno.

La mia ultima domanda riguarda l'articolo 37 della manovra di finanza pubblica per il 2003 che prevede una serie di interventi in ordine all'alta velocità ferroviaria. È data priorità al coinvolgimento della società Infrastrutture Spa. Non sono contraria a questo coinvolgimento ma noto un ampio margine di incertezza perché quella società è ancora in via di costituzione ed è tuttora da definire la sua reale capacità di sovvenzionare gli investimenti, che in parte è legata a conferimenti che dovrà avere dalla società Patrimonio Spa e, di conseguenza, a valorizzazioni o vendite che deve effettuare. C'è quindi un margine di incertezza notevole a fronte di un investimento che necessita, invece, di adeguate certezze. Questa è una considerazione generale che approfondiremo in sede di esame della legge finanziaria. Mi colpisce, tuttavia, che proprio in una audizione in questa Commissione il ministro Tremonti abbia sostenuto che in realtà Infrastrutture Spa avrebbe dovuto finanziare soltanto pochi e selezionati investimenti ad alta redditività, quindi opere in grado di reggersi in modo significativo da sole, proprio per non mettere a rischio l'intera operazione. L'alta velocità ferroviaria non presenta tali caratteristiche perché si tratta di investimenti molto impegnativi che rendono nel lungo periodo, che è giusto fare ma che necessitano di adeguate e massicce dosi di risorse pubbliche, così come hanno fatto tutti gli altri Paesi europei. Una quota è praticabile con questo metodo tant'è che nello stesso articolo 38 si prevede che lo Stato, alla fine, è comunque pronto ad intervenire.

Noto, pertanto, una contraddizione tra la necessità di dare certezza e sicurezza alla prosecuzione degli investimenti nell'alta velocità ferroviaria e la modalità scelta, che in parte condivido, del coinvolgimento prioritario di Infrastrutture Spa, che pone l'intera operazione nell'incertezza.

MENARDI (AN). Ringrazio il Ministro per la precisione dei dati forniti e per l'esposizione delle previsioni per la realizzazione del programma delle opere pubbliche deciso dal Governo. Devo esporre una constatazione di carattere generale poiché nutro una perplessità di tipo politico. Se è vero, come è vero, che la somma degli investimenti previsti nel triennio è pari al 20 per cento di 125,8 miliardi di euro, e apparentemente, dal punto di vista politico, questa è l'azione sulla quale il Governo si è molto impegnato, noi potremmo avere le carte in regola rispetto al programma che il Governo si era prefisso per l'infrastrutturazione del Paese. Nella realtà, la situazione è più diluita e c'è necessità di un avvio rapido degli interventi. I colleghi della Commissione ma anche i cittadini sanno che il Parlamento è stato piuttosto rapido nel cambiare il quadro normativo in cui le grandi opere devono essere costruite, anche se bisognava capovolgere un'impostazione complessiva e dettare nuove norme legislative. L'avvio è però molto lento e dobbiamo trovare in tempi brevi le risorse per finanziare le opere pubbliche previste nel programma.

Vorrei poi sapere come possono essere attivati i 33 miliardi di capitali privati, a prescindere dai circa 4 miliardi di euro che riguardano i concessionari autostradali. Questi, infatti, non sono interamente privati. Per i primi due anni o per il triennio non sono state previste risorse provenienti dalla finanza di progetto e gli unici capitali privati sono quelli che derivano dalle concessioni. Vorrei sapere se il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha una idea, sulla base dei progetti approvati dalla nota delibera del CIPE, di quanti potranno essere i progetti sostenuti da capitali privati.

Infine, la somma delle risorse previste nel triennio è di 26 miliardi, quindi circa il 20 e non il 23 per cento come previsto.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Ringrazio il Ministro per le informazioni che ci ha esposto. Era per noi molto importante sapere direttamente da lui come si stanno definendo gli impegni assunti davanti al Paese e al Parlamento.

Durante la campagna elettorale abbiamo ascoltato tante cifre, erano stati promessi 140.000 miliardi di lire per opere pubbliche che sono diventati 250.000 miliardi di lire con la delibera CIPE del 21 dicembre 2001. Questa volta, il Ministro me lo consentirà, ho notato un maggiore realismo nelle cifre nude e crude da lui fornite rispetto a quelle dei mesi passati, ed è già un segnale positivo. Nella tabella che ha illustrato, esiste una differenza fra le esigenze finanziarie e le coperture previste. È necessario comprendere quale tipo di equilibrio il Governo immagina ci possa essere tra le risorse pubbliche e private dell'attuazione del programma, in base al famoso tema della finanza di progetto che tanto ci ha appassionato in questa

Commissione. Leggendo le cifre che lei, signor Ministro, ci ha proposto, rispetto ai 16 miliardi di euro ad oggi disponibili, la parte di capitali privati che prevedete si potrà attivare è di 4 miliardi. Se non ricordo male, nelle previsioni l'apporto di capitali privati era maggiore, molto più sostanziale. Vorrei sapere se siamo in linea con le previsioni fatte. In caso affermativo, vorrei sapere se questa previsione può funzionare anche per la costruzione di quelle opere che il ministro Tremonti ha definito non altamente remunerative. Una volta dato fondo alle opere a più alta redditività, si avrà difficoltà ad attivare le altre opere previste? Si corre il rischio che quelle opere ricadano interamente sulla finanza pubblica? Quei progetti sono i più difficili da collocare sul mercato dei capitali privati. I colleghi della maggioranza, in particolare, vorrebbero sapere come e se nell'arco della legislatura questo si attuerà.

Forse è giunto il momento, signor Ministro, con un'opera di sano realismo e di trasparenza nei confronti del Paese, di rivedere i programmi, obiettivamente faraonici, contenuti nella delibera del CIPE del 21 dicembre 2001. Le aspettative possono anche aiutare l'economia; se poi non sono seguite da fatti possono creare un effetto di depressione che può penalizzare il positivo che sicuramente c'è - ne ho dato atto in vari passaggi parlamentari - sia nelle norme varate sia negli obiettivi che il Governo si prefigge.

Non è forse giunto il momento che rivediate il programma, di cui alla delibera CIPE, e diciate con chiarezza che cosa da qui a fine legislatura effettivamente ritenete, a fronte delle nuove normative e delle risorse effettivamente rese disponibili, si potrà realizzare? Potreste spiegarci come immaginate possa funzionare il fondo di rotazione per le opere pubbliche, di cui alla legge finanziaria? Si tratta, a ben vedere, delle stesse risorse che in questo caso impegniamo in un fondo di rotazione da animare continuamente, le cui risorse devono essere rese disponibili con il meccanismo da voi previsto. Vorrei conoscerne il funzionamento.

Alla luce del decreto Tremonti cosiddetto «taglia-spese» all'esame dell'Assemblea ed in attesa di modificazioni, vorremmo sapere di più sull'attivazione e sulla cantierizzazione e come pensate di modificare non solo la Tremonti ma anche la programmazione qui presentata. Non possono stare in piedi entrambi. I problemi di cassa non possono coesistere con il programma presentato. Sarebbe interessante avere gli atti conseguenti di Governo. Infine, Ministro, ha parlato di accordi quadro con le Regioni che si attiveranno da qui alla fine di novembre, senza citare il Veneto. Che cosa sono mai stati allora gli accordi firmati sin dal 9 agosto 2001? Il Presidente del Consiglio e lei, Ministro, siete venuti a Venezia per firmare una intesa-quadro sulle opere. Anche gli accordi con le Regioni ormai si susseguono l'uno dopo l'altro. Però, dopo quell'accordo-quadro con la Regione Veneto, viene firmato a Roma presso il Ministero del tesoro, delle infrastrutture, la Regione Veneto, l'ANAS e tanti altri soggetti, un accordo per dare corso alle decisioni assunte il 9 agosto, su un cronoprogramma. L'ultimo articolo dell'accordo firmato anche dal Mi-

nistero del tesoro prevede il potere sostitutivo da parte del Governo nel caso in cui le Regioni non ottemperino agli accordi quadro firmati.

Mi spiega la differenze tra questi tipi di intese già sottoscritti dove avevamo addirittura un crono programma, i poteri sostitutivi ed il nuovo strumento di controllo di iniziativa regionale in termini di opere pubbliche che firmerete nei prossimi mesi? Altrimenti, non comprendiamo più a quale strumento dobbiamo fare riferimento rispetto a mancanze che potremmo per esempio registrare sulla Pedemontana Veneta.

CHIRILLI (*FI*). Plaudo la disponibilità del Ministro nell'attenzione che presta alle richieste che tramite noi vengono dall'opinione pubblica. Oggi essa si interroga sulla sorte delle opere pubbliche in Italia, in particolare nel Mezzogiorno. Lo leggevamo nel DPEF approvato: 28 famiglie su 100 segnalano irregolarità sull'erogazione dell'acqua. Di queste solo 8 nel Centro-Nord e 20 nel Sud.

Sono un parlamentare pugliese. Quindi su questo tema sono sensibile e attento. Se la legge obiettivo prevede, come in effetti fa, le risorse per far fronte all'emergenza idrica deve altresì prevedere la spesa anche con le risorse private. Come possiamo immaginare che, stante la bassa redditività di queste opere pubbliche, nel Sud si riescano a trovare le migliaia di milioni di euro che occorrono per la Calabria, la Sicilia e la Puglia per far fronte all'emergenza idrica? Nel Sud vi sono elementi preoccupanti. Ne faceva cenno il Corriere della sera lunedì 30 settembre con frasi tipo: «il Sud lumaca; opere pubbliche a rischio *crack*».

Nel Sud occorrono circa 1.020 giorni – in base ai dati dell'Autorità per la vigilanza per i lavori pubblici – per prevedere, approvare ed appaltare un'opera. In che misura possiamo oggi tranquillizzare l'opinione pubblica meridionale su questi grandi temi – parlo delle risorse idriche ma anche delle infrastrutture ferroviarie – con la bassissima redditività che determinano al capitale privato questo tipo di infrastrutture? Come possiamo tranquillizzare l'opinione pubblica meridionale sulla forte volontà di raccordo tra gli sforzi delle Regioni di cui all'obiettivo 1), e le politiche di sviluppo del Governo? Questo raccordo troverà sicuramente una sua sintesi nell'intesa quadro che state per approvare. Si raccordano le linee di sviluppo del Paese con quelle regionali, con le risorse a disposizione e con quelle che si suppone arrivino dal privato?

La CISL dell'Irpinia ha iniziato a fare l'elenco delle opere pubbliche incompiute. Il Ministero si sta muovendo a livello nazionale per capire quante opere pubbliche in Italia sono abbandonate e non conosceranno in breve una loro fine?

KOFLER (*Aut*). Lei ha mostrato una grande sensibilità sui problemi dei valichi. Per questo motivo le mie domande verteranno soprattutto sulla linea del Brennero e precisamente sulla galleria di base del Brennero. Sappiamo che la decisione del DPEF colloca l'apertura dei cantieri per la galleria di base del Brennero nel 2005. Adesso però sappiamo anche che la realizzazione di quell'opera centrale su una arterie di nuovo collegamento



ferroviario tra Monaco e Verona ha bisogno di una decisione condivisa sia dall'Austria, dalla Germania e dall'Italia. So che ha avuto un recente incontro con il suo collega austriaco; ebbene, in base alle informazioni oggi in suo possesso, si ha la certezza che questa galleria di base si realizzerà?

La seconda domanda è collegata alla prima, se lei – come mi auguro – darà una risposta affermativa al mio primo quesito. Nelle province di Bolzano e di Trento appare evidente la necessità della progettazione delle linee ferroviarie di accesso. L'attuale linea ferroviaria del Brennero, sia per pendenze che per raggi di curvatura, non è in grado di sopportare un notevole aumento di traffico neppure ad una certa velocità, come dovrebbe invece essere quello che passa attraverso una galleria di base. È dunque necessario costruire le linee ferroviarie di accesso da tempo previste ancora in fase di studio, pur essendo nate da un'idea progettuale risalente addirittura al 1989. Quando potrà avvenire l'attivazione del progetto di questa linea di accesso? Dovrà avvenire per opera dei progettisti della società Ferrovie dello Stato? In caso contrario, in base alle sue considerazioni, quale potrebbe essere il soggetto in grado di avviare la progettazione di tali linee?

La terza domanda riguarda l'annoso problema del prolungamento della concessione alla società Autobrennero. Lei conosce perfettamente la proposta di tale società che sarebbe disposta a investire anche nel settore ferroviario e, nel caso concreto, nella galleria di base del Brennero, ove vi fosse il prolungamento della concessione attuale alla stessa società. Ebbene, qual è lo stato dell'arte in base alle informazioni in suo possesso?

CICOLANI (FI). Tutti sappiamo quanto per lei sia importante il *project financing*: in Italia ci sono 108 ambiti territoriali ottimali (ATO) per ciascuno dei quali si prevedono consistenti piani di investimento. Non ritiene sia giunto il momento di prevedere iniziative legislative che diano finalmente attuazione alla legge Galli, trattandosi di 100.000 miliardi che si potrebbero attivare nella finanza di progetto? Sappiamo che tale legge non ha funzionato nei tempi sperati e che ciò non dipende solo dal Ministero delle infrastrutture ma anche da quello dell'ambiente. Si può pensare ad un'iniziativa, anche di tipo legislativo, volta ad accelerare le procedure che portano al conferimento delle gara? Un intervento del genere potrebbe essere determinante al fine della riuscita della finanza di progetto.

FABRIS (Misto-Udeur-PE). Prima ho rilevato che il rapporto tra capitale privato e risorse pubbliche rese disponibili era di 1 a 4. In realtà, Ministro, per essere corretti, bisognerebbe aggiungere gli 11,9 miliardi di risorse già disponibili. Conseguentemente, il rapporto non sarebbe più del 25 per cento, come vi aspettate, bensì del 18 per cento.

PRESIDENTE. Negli ultimi tempi ho partecipato ad almeno tre convegni organizzati da istituti di credito che stanno vagliando la possibilità di investire capitali privati nella finanza di progetto e si stanno organiz-

zando per farvi fronte. Il capitale privato non è nelle casseforti delle concessionarie bensì in quelle delle banche; bisogna dunque avere la capacità di calamitare il risparmio degli italiani. L'attività delle concessionarie è di tutt'altra natura. È un problema di cultura da noi non ancora diffusa. Il capitale privato non può essere delle concessionarie. In tal senso ha ragione la senatrice Donati: non si tratta di capitale privato ma di denaro nostro riciclato dai concessionari e gestito in nome e per conto dello Stato.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il senatore Pessina ha focalizzato l'aspetto molto importante del parametro tempo al quale ci siamo ispirati nella definizione di tutti i nostri programmi: se si commettono errori sui tempi garantiti si rischia di far fallire l'intero progetto. In passato i blocchi dei cantieri e gli *iter* decisionali sono stati inficiati da una serie di fattori che conosciamo benissimo e che sono gli stessi che abbiamo cercato di scongiurare con le procedure previste nella legge obiettivo, che prevede la predisposizione di un progetto preliminare, nel quale si raccolgono tutti i consensi sugli aspetti legati alla VIA, ai beni culturali, tenendo conto di tutto quello che in passato ha creato problemi e provocato i ritardi che ben conosciamo. In passato alcuni progetti o sono stati realizzati male o erano di pessima qualità; i risultati sono apparsi evidenti alla luce delle conseguenze che ne sono derivate. La garanzia dei tempi da dare agli elettori e a chi deve avere assicurazioni in tal senso è contenuta nella legge obiettivo. Da questo punto di vista siamo tranquilli: si tratta ormai di una legge di Stato che prevede procedure che tendono ad eliminare i problemi temporali. Nelle schede saranno indicati non solo i tempi di inizio e di fine dei lavori ma addirittura quelli dei collaudi. Tali tempi saranno difesi dalla legge, che dovrebbe essere rispettata. Sarà fornita alla Commissione una ricaratura degli impegni di cassa. Il senatore Eufemi mi ha rivolto molte domande, in particolare ha chiesto come si potrà attuare il quadro programmatico delle grandi opere. Gli strumenti per l'attuazione sono stati creati e sono tutti a disposizione del Governo. A questo proposito, vorrei precisare che abbiamo approvato gli strumenti legislativi per attuarlo, indicando le risorse necessarie per realizzare le grandi opere. Oltre questo, non possiamo andare. Le risorse devono essere garantite dal Consiglio dei ministri, noi possiamo solo indicare di quali risorse abbiamo bisogno per attuare l'infrastrutturazione del Paese, ma dovette chiedere a qualcun altro le garanzie sulle risorse.

EUFEMI (*UDC:CCD-CDU-DE*). Il quadro e le condizioni sono mutate.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Oggi ho esposto le nostre previsioni, ho indicato quali sono le risorse necessarie per attuare quel programma, in base agli elementi che abbiamo e alle risorse attualmente disponibili. In parte, abbiamo la certezza che determinate risorse ci sono, mentre altre devono essere garantite da altri esponenti del Governo.

Riguardo ai programmi della tratta ferroviaria Torino-Lione e della variante di valico, faccio presente che la prima è in stato di avanzata progettazione. Il progetto preliminare è in via di definizione e sarà sottoposto al CIPE. Per la variante di valico è prossima l'apertura dei cantieri. Come voi sapete, due lotti sono stati consegnati qualche giorno fa ed ammontano a circa 380 miliardi di lire ciascuno. Sono i famosi impegni assunti dalla Società autostrade che da anni aveva i fondi a disposizione ma non apriva i cantieri. Adesso il lavoro è stato sbloccato e le risorse sono pronte per essere utilizzate. Non vogliamo chiamarle risorse private, ma sono comunque al di fuori del bilancio dello Stato e questo è molto importante. Tutti ci proponiamo l'obiettivo di non caricare il bilancio dello Stato di risorse applicate ai lavori pubblici in generale.

In merito alle autostrade del mare, forti investimenti sono stati fatti per la ristrutturazione dei porti e per i loro collegamenti con le reti autostradali e ferroviarie. Fanno parte dei progetti all'interno della delibera del CIPE che saranno programmati in questi anni, compatibilmente alle risorse disponibili. Entreremo nel dettaglio quando parleremo di ogni singola opera.

Sul rapporto fra il Nord ed il Sud del Paese, in merito alle risorse da destinare alle infrastrutture, il programma decennale prevede 250.000 miliardi, con un 48 per cento di risorse destinate al Sud e un 52 per cento di risorse destinate al Centro-Nord. Il valore rimane quindi immutato, indipendentemente da quello che succede a livello di risorse reali.

*INCALZA.* Come consigliere del Ministro entrerò più nel dettaglio nella tabella che riguarda la situazione odierna. Il Parlamento avrà difficoltà nella lettura della prossima legge finanziaria, che presenta lo stesso problema della legge finanziaria del 1996, la legge n. 662 del 1997. Nella tabella F compare un'aggiunta di capitale per l'ANAS (1,8, 1,6 e 5,60 miliardi di euro nel triennio). Lo stesso avviene per la società Ferrovie dello Stato spa in quanto per la prima volta è diventata una ricarica di capitale sociale. È difficile definire quanto dei finanziamenti diventerà realmente competenza o cassa. Lo stesso discorso vale per il miliardo di euro del Fondo di rotazione che può gemmare moltissimo o poco. Quella presentata oggi dal Ministro è la tabella più pessimista, cioè la minima, per evitare giuste osservazioni su dati finanziari non difendibili. I 2,5 miliardi di euro rappresentano il dato minimo reale presente in tabella D che per le Ferrovie trova una ricarica bassissima rispetto ai 9.000 miliardi e più previsti per il triennio lo scorso anno, ma mantiene e non penalizza l'incremento delle Ferrovie. Per l'ANAS c'è più di un miliardo e l'altra cifra riguarda il Fondo di rotazione. Questo è un tentativo pessimistico di lettura; altrimenti avremmo messo, come dato reale, 4,3 miliardi di euro. Abbiamo invece messo il dato minimo per evitare giuste osservazioni nell'attivazione concreta di cassa. In tal senso, rispondo al senatore Cicolani che ha posto un quesito sulla distinzione tra competenza e cassa.

DONATI (*Verdi-U*). Il finanziamento a previsione finanziaria esistente è stato fatto dalle Ferrovie perché una quota si scarica sulla società Infrastrutture spa?

INCALZA. Desidero aggiungere che la sera prima dell'approvazione del disegno di legge finanziaria è stato approvato il piano degli investimenti prioritari, dove nella tabella D le Ferrovie per l'alta velocità chiedevano, nell'ipotesi 40-60 per cento di partecipazione privato-pubblico, 8,2 miliardi di euro, e nell'ipotesi 60-40 per cento di partecipazione privato-pubblico, 11,6 miliardi di euro. Questo significa che, qualora non fosse stato messo nulla in tabella D, il programma approvato dal CIPE avrebbe avuto problemi seri. In questo modo, invece, le Ferrovie possono attivare le risorse alla luce anche del disegno di legge finanziaria attuale che prevede per la società Infrastrutture Spa la garanzia di aggiuntività. La legge finanziaria imporrà per la sua lettura un'analisi dettagliata delle tabelle, così come è stato per la citata legge n. 662. Se entriamo nel merito, notiamo che i 2,5 miliardi di euro rappresentano il dato minimale nel caso in cui non si verificassero fatti nuovi.

Per quanto riguarda i capitali privati, vi sono sicuramente 7,3 miliardi di euro attivabili che non abbiamo inserito perché le uniche reali risorse attualmente sono quelle identificate. Questa cifra è stata destinata a schemi idrici: su 4,5 miliardi di euro circa un 20 per cento riguarda possibili *37-bis* o promotori. Altri interventi riguardano gare internazionali, in quanto si tratta di nuove concessioni, quindi aggiuntive e non certificate da concessioni esistenti, come, ad esempio, la Nuova Romea e diverse altre.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Lei cita l'asse autostradale Nuova Romea ma la gara deve essere ancora aperta. È ipotizzabile quindi che arrivino le risorse private. Mentre i 4 miliardi sono certificati, i 7,7 sono quelli promessi.

INCALZA. La distanza reale non è nelle risorse private. Ha ragione la senatrice Donati. La previsione di costruzione di opere del 33,5 per cento è difendibile ma i problemi molto seri sono con l'Unione europea. Il ministro Lunardi ha sempre ribadito che non si può raggiungere il 25,8 per cento non per mancanza di finanziamenti ma perché i Programmi operativi regionali sono già impegnati e quindi non c'è disponibilità da parte delle Regioni. Questo lo abbiamo detto sempre. Nel migliore dei casi, i 6 miliardi di euro raggiungeranno la quota di 17,2 miliardi di euro; quindi, di 77 miliardi di euro dalla soglia ottimale. Per quanto riguarda gli strumenti, l'intesa generale quadro è ormai diventato uno strumento riconosciuto dal decreto- delegato collegato e dal DPEF ed è completamente diverso sia dall'APQ, sia dai contratti di programma, d'area, dalle intese istituzionali quadro, per i seguenti motivi: è a tutti gli effetti un DPCM, in quanto firmato dal Presidente del Consiglio di concerto con due ministri; contiene all'interno una identificazione delle opere in termini di co-

sto, realizzazione, monitoraggio sistematicamente con incontri mensili tra le parti; ci sono le opere non previste dalla legge-obiettivo (piano triennale ANAS, piano delle Ferrovie, piani di settore) che fanno tutti parte di una griglia unica monitorata e verificata per evitare che alcune opere non previste dalla legge obiettivo non siano realizzate perché quella cassa è assorbita; le opere previste nelle intese generali quadro assommano anche l'APQ; fa sommatoria cioè di strumenti non attivati. È in realtà uno strumento diverso e più forte.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non abbiamo fatto un computo preciso di quante opere all'interno del nostro programma potrebbero essere realizzate in *project financing*, quindi opere remunerative, ma potremmo farlo. È evidente la differenza tra la Romea e le Ferrovie del Sud ma sarà specificato meglio anche nelle tabelle.

Per le opere non remunerative è necessario l'intervento dello Stato se Infrastrutture SPA si dedicherà solo alle opere remunerative.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Dobbiamo chiedere al Ministro Tremonti, allora.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Dovete farlo, essendo una questione molto importante.

INCALZA. La preoccupazione è istituzionale. Non avendo la Infrastrutture spa l'avallo finale, può essere invocato in altra fonte ma, poiché il suo statuto è pronto, il Governo ne presenterà una prima lettura. Il problema sarà se leggere il capitale del miliardo di euro del FROP come dotato di un minimo e di un massimo di potenzialità.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Cosa significa?

INCALZA. Disponendo della 3A, Infrastrutture spa può attivare il miliardo di capitale sociale che diventa la base del 20 per cento di investimenti.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ho già detto che per le opere pubbliche del Mezzogiorno sono previsti gli investimenti già definiti che non subiranno modifiche. Per le emergenze idriche gli stanziamenti previsti nella legge-obiettivo del CIPE sono già conosciuti. Entro la fine dell'anno portiamo progetti per gli schemi idrici per 1.641 milioni di euro, attivati con risorse, scandite nel triennio, utilizzando le risorse disponibili. I privati hanno già chiesto di finanziarle; però è molto importante rivedere le tariffe.

Conoscete la mia opinione sul decreto «taglia-spese». A tale proposito, avrete seguito il discorso del nostro direttore generale che ha emanato una circolare autonomamente. Ho condiviso quanto ha fatto, essendo stata la sua una reazione spontanea di fronte al taglio dei residui passivi ed al-

l'impossibilità di vedere impegnate le cifre per un anno. Su richiesta del Presidente del Consiglio, ho fatto ritirare questa circolare che era solo una sospensione cautelativa, tesa ad avvisare i vari enti pubblici a sospendere cautelativamente gli appalti, le consegne dei lavori e l'impegno di spesa non sapendo se vi fossero le coperture. La reazione è stata quindi corretta.

Stiamo rivedendo il testo del decreto «taglia-spese» che arriverà all'esame dell'Assemblea; quindi, potrete apportare i vostri emendamenti perché sono necessari due anni e mezzo per impegnare le cifre e non perdere i residui passivi degli ultimi anni, pari ad 8 mila miliardi di vecchie lire. Sarebbe un disastro per le ferrovie, per l'ANAS e per tutti gli enti interessati.

Ho incontrato i Ministri dei trasporti austriaco e tedesco a Lussemburgo ed ho programmato un incontro prima della fine del mese per stabilire un accordo definitivo sia sul valico del Brennero sia sugli ecoponti. A questo incontro parteciperà anche il Ministro greco che ci sta appoggiando e sostenendo in maniera molto consistente.

Come avete letto sui giornali, in base all'accordo sottoscritto, l'Austria dovrebbe impegnarsi a non pretendere più gli ecoponti e ad istituire una commissione ristretta europea che esamini complessivamente, in ambito europeo, il problema dei valichi di frontiera e definisca una normativa europea sui transiti in generale e, in particolare, quelli delle Alpi e dei Pirenei. Ho cercato di spostare il problema bilaterale tra noi e l'Austria a livello europeo; questo mio orientamento è stato recepito anche dalla Commissione.

Si è prevista la costituzione di un tavolo tecnico per discutere sulle nuove regolamentazioni da definire, tenendo conto dei carichi in generale. Qualora la regolamentazione non fosse pronta entro la fine del 2003, abbiamo accettato di prevedere una regolamentazione transitoria che sarà studiata a tavolino tra noi, gli austriaci, i greci e i tedeschi per contingentare il traffico. Ad esempio, i mezzi inquinanti, cioè gli euro zero, gli euro uno e gli euro due saranno sicuramente contingentati e, se possibile, eliminati, gli euro tre avranno un contingentamento mentre abbiamo chiesto la liberalizzazione completa per gli euro quattro. Abbiamo poi stabilito il criterio che chi più inquina più paga.

La proposta del finanziamento incrociato è stata accolta e la stiamo ora sottoponendo alla Commissione europea, affinché sia predisposta una normativa specifica in materia. L'Austria inoltre si è impegnata ad investire nel traforo del Brennero che dovrebbe essere pronto per il 2012 e non più per il 2021, come era invece inizialmente previsto. È inutile che impongano pedaggiamenti, sanzioni o contingentamenti senza investire sulle ferrovie. Gli austriaci intendevano investire sulla linea Ovest, ossia sulla Vienna-Strasburgo-Budapest. Poiché ciò porterebbe fuori dal nostro programma, abbiamo chiesto di spostare i finanziamenti sul Nord, o meglio sul Brennero. Ci siamo quindi appellati alla Commissione europea perché l'Austria facesse rispettare questa priorità. Da questo punto di vista il nostro intervento è stato quanto mai incisivo.

Le linee di accesso sono in fase di progettazione da parte delle Ferrovie dello Stato e vanno avanti; alcuni tracciati sono già realizzati e ce ne sono ancora altri da realizzare; essendo il loro completamento essenziale, l'intera opera sarà sicuramente portata a termine. Ho incontrato con il ministro Buttiglione qui a Roma il Commissario europeo; abbiamo insistito sulla necessità di prolungare la concessione all'Autobrennero, soprattutto in funzione del finanziamento incrociato di 3.000 miliardi di vecchie lire. In tutta sincerità, devo dire che non abbiamo riscontrato particolare disponibilità da parte del Commissario che propende per una gara europea aperta. Se si riuscisse ad inserire qualche filtro all'interno di un'eventuale gara europea sulla concessione, prevedendo, ad esempio, la possibilità che il concessionario nel settore ferroviario si faccia carico di intervenire attraverso investimenti, la concessione probabilmente non susciterebbe il benchè minimo interesse su nessuna altra impresa.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Lunardi, il professor Vito Riggio e l'ingegner Ercole Incalza, che lo hanno accompagnato, per aver partecipato alla seduta odierna.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 22.*

