

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANGELO ALESSANDRI

La seduta comincia alle 9,05.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sulla realizzazione delle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sulla realizzazione delle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza.

Ringrazio il Ministro che è stato puntualissimo e al quale abbiamo fatto pervenire alcune segnalazioni, in questi giorni, riguardanti alcuni punti di interesse della Commissione in vista di un'audizione così sentita e importante.

Do la parola al Ministro Matteoli per l'intervento introduttivo.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor presidente, la ringrazio. Consentitemi di articolare il mio intervento in quattro aree tematiche distinte.

La prima è dedicata all'interazione tra la politica delle infrastrutture in Italia e quella dell'Unione europea; la seconda è dedicata all'approccio programmatico seguito nel nostro Paese dal 2001 in poi; la terza è relativa allo stato di attuazione del piano delle infrastrutture strategiche; la quarta è dedicata alla fase di discontinuità che abbiamo voluto dare sia all'Allegato infrastrutture nel Documento di programmazione economico-finanziaria approvato dal Parlamento nell'agosto 2008, sia con la definizione del piano infrastrutture del 2009 (prima *tranche*) e del programma triennale 2009-2011.

Vengo all'interazione tra la politica delle infrastrutture in Italia e quella europea. Il processo di programmazione nazionale delle infrastrutture strategiche è stato, in Italia, in qualche caso anticipatore e in altri casi parallelo rispetto a un processo di programmazione più complesso, quale quello europeo.

Oggi l'Europa considera come conquista la fase dell'identificazione delle opere prioritarie e punta con decisione alla loro realizzazione, anche con l'erogazione di specifici contributi. È chiaro che voglio fare particolare riferimento alle reti di trasporto europee TEN-T (*Trans-European Networks – Transport*). Dei 4,8 miliardi di euro comunitari, ne sono stati assegnati 671,8 milioni alla tratta Torino-Lione del Corridoio 5 (ho visto che qualche collega parlamentare ha posto per iscritto anche una domanda specifica su questo finanziamento); ulteriori 74,7 milioni di euro sono stati destinati alla progettazione della tratta tra Ronchi dei Legionari sud e Divaca, 884,8 milioni di euro al Corridoio 1 Berlino-Palermo e 5 milioni di euro al Corridoio 24.

Di fatto, oltre il 30 per cento del «volano» destinato dall'Unione europea alle reti TEN-T è relativo a corridoi che attraversano il nostro Paese.

A tale proposito, ritengo opportuno informare questa Commissione che, nella seduta del 9 ottobre 2008 del Consiglio dei ministri dei trasporti dell'Unione europea, ho proposto di effettuare un monitoraggio sullo stato di attuazione delle reti TEN. Questo lavoro sarà essenziale anche per verificare, all'interno dei singoli Paesi, la coerenza tra i programmi operativo nazionali e regionali (PON e POR) e le strategie e azioni definite nel quadro comunitario.

Nella seduta successiva, sempre a Bruxelles, del 9 dicembre, la mia proposta è stata accolta e il vicepresidente dell'Unione europea, onorevole Tajani sta, proprio in questi giorni, definendo il calendario dei lavori.

È in questo contesto che la delibera CIPE n. 121 del 2001 ha rappresentato il preludio più significativo al *master plan* dei corridoi TEN-T, approvato sotto la Presidenza italiana dal Consiglio dell'Unione europea del dicembre 2003 e formalizzato con la decisione n. 884 del 2004, che individua per l'Italia gli assi ferroviari Berlino-Palermo, Lisbona-Lione-Torino-Trieste-Kiev, Genova-Rotterdam e inserisce il progetto «Autostrade del mare» tra quelli di interesse economico europeo.

Per quanto riguarda il nostro Paese, su un valore globale di circa 104 miliardi di euro, tra opere ferroviarie, stradali e portuali riguardanti i Corridoi 1, 5 e 24, sono stati deliberati progetti per circa 75 miliardi di euro nonché cantierate o appaltate opere per circa 47 miliardi di euro.

Sinteticamente: l'asse prioritario 1 Berlino-Palermo, solo quattro anni fa, non era altro che un asse che collegava due nodi logistici, cioè il nodo intermodale di Verona e quello di Monaco; il Corridoio 5-asse prioritario 6, solo quattro anni fa si caratterizzava come asse di collegamento tra Trieste e Kiev (su tale corridoio, almeno per la tratta italiana, il CIPE ha approvato interventi per circa 38 miliardi di euro); il Corridoio 24 Rotterdam-Genova, definito «Corridoio dei due mari»,

in quanto collega il Mare del nord e il Mediterraneo, quattro anni fa non esisteva, mentre oggi dispone di progetti ferroviari per un valore globale di 7 miliardi di euro.

Le autostrade del mare sono, in questi anni, passate da un interessante *slogan* mediatico a una motivata azione, capace di incentivare le modalità di trasporto meno inquinanti e meno energivore.

Ritengo anche opportuno ricordare che il Corridoio 8 non fu inserito tra i corridoi principali delle reti TEN-T, in quanto attraversava Paesi non ancora interni all'Unione europea. Con l'ingresso della Bulgaria nell'Unione europea e con il progetto euro-mediterraneo, tale corridoio naturalmente diventa essenziale nell'aggiornamento che abbiamo proposto. Infine, il Corridoio 8 Bari-Durazzo-Varna si compone, nel suo tratto italiano, sia delle infrastrutture ferroviarie di adduzione ai traffici est e ovest (che interessano, quindi, le reti stradali e ferroviarie ubicate sul corridoio adriatico), sia delle infrastrutture portuali relative ai porti di Bari, Taranto e Brindisi.

Vengo all'approccio programmatico seguito nel nostro Paese a partire dal 2001 e poi attraverso la legge obiettivo. Questo processo di programmazione, progettazione e attuazione delle opere ha coinvolto in primo luogo le regioni, intese come soggetti attivi di processi di programmazione negoziata, con il ricorso alla stipula delle intese-quadro generali che erano state bloccate durante la legislatura 2001-2006 e che oggi vengono aggiornate in tutte le regioni.

Le scelte strategiche del programma hanno avuto impatti anche sulla redazione di molti atti programmatici ad evidenza pubblica: il contratto di programma delle ferrovie, il piano triennale dell'ANAS, i molti piani pluriennali delle autorità portuali. Tali strumenti hanno recepito le indicazioni sistemiche provenienti dalle categorie programmatiche presenti nella legge obiettivo.

È utile anche ricordare che, nel tempo, il programma è stato integrato da piani specifici di settore e da politiche di intervento più mirate alla programmazione

territoriale. In quest'ottica vanno lette le integrazioni del programma avvenute per il tramite della costituzione di un piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici; dell'individuazione e della realizzazione di un programma dedicato agli edifici istituzionali; della quota del 3 per cento degli investimenti infrastrutturali da destinare al supporto dei beni artistici, archeologici e culturali, attraverso la società ARCUS; fino ad arrivare al piano per la sicurezza gestito dal Ministero dell'interno e destinato alla creazione di un comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere.

La variazione della dimensione finanziaria del programma è stata nel tempo monitorata e aggiornata, attraverso i DPEF che si sono succeduti dal 2003 al 2008.

Nel 2001, al momento della prima approvazione da parte del CIPE, il programma aveva un costo di 125 miliardi di euro, a fronte di disponibilità per 11 miliardi di euro. Un momento più significativo si è avuto nel DPEF 2006-2009, anche per effetto dell'inserimento da parte delle Camere delle opere comprese nel piano di sviluppo della rete elettrica di trasmissione nazionale. Il costo complessivo è salito così a 173 miliardi di euro.

Senza dubbio, lo stato di attuazione per l'intera operazione è un indicatore essenziale per la validazione degli strumenti e delle procedure usate.

In proposito, infatti, sarebbe utile confrontare cosa succedeva prima e cosa è successo a valle della legge obiettivo. Prima del 2001, la Conferenza dei servizi non approvava a maggioranza la proposta progettuale e soprattutto non aveva un termine. Prima del 2001, non era possibile approvare il progetto preliminare, mentre con la legge obiettivo lo si approva. Prima del 2001, l'iter autorizzativo di un progetto non aveva alcun momento di riferimento procedurale per la sua approvazione definitiva e l'arco minimo temporale superava mediamente i tre anni.

La legge obiettivo ha prodotto un risultato positivo, per quanto concerne il contenzioso sollevato nei confronti dell'amministrazione centrale. Voglio ricordare anche che, senza tale strumento, non

sarebbe stato possibile completare l'autostrada Palermo-Messina; completare in soli quattro anni il passante di Mestre; completare in soli tre anni la terza corsia del raccordo anulare di Roma; aprire al traffico circa 30 chilometri del tracciato della Salerno-Reggio Calabria.

Vengo al terzo punto: lo stato di attuazione del progetto delle infrastrutture strategiche. Per disporre di un quadro certo sull'avanzamento dell'intera operazione attivata fin dal 2001, abbiamo voluto dare corso a una verifica capillare e dettagliata di tutti i progetti e di tutti gli interventi attivati con il programma decennale.

Da tale indagine capillare sono emersi i seguenti dati: interventi ultimati per un importo di 4 miliardi di euro, pari al 3 per cento degli interventi disponibili; interventi cantierati per un importo di 23 miliardi di euro; interventi in gara e/o già affidati per un importo di 19 miliardi di euro; interventi in progettazione per un importo di 64 miliardi di euro.

In realtà, quindi, dal 2001 al 2008, attraverso la legge obiettivo, sono stati ultimati, cantierati o affidati interventi per oltre 47 miliardi di euro.

Il quarto punto è la discontinuità prodotta dall'allegato infrastrutture al Documento di programmazione economico-finanziaria approvato dal Parlamento nell'agosto del 2008, con la definizione del Piano delle infrastrutture 2009.

Abbiamo ritenuto indispensabile, sin dall'inizio della mia esperienza di Ministro delle infrastrutture, denunciare in modo formale anche in questa sede, in occasione della prima audizione, l'esigenza prioritaria e improcrastinabile nel nostro Paese: produrre nel campo dell'infrastrutturazione organica del Paese una chiara discontinuità rispetto al passato, necessaria per superare una grave emergenza. I costi di prodotto e logistica, infatti, pesano sulla produzione industriale per il 22 per cento, contro una media dell'Unione europea pari al 16 per cento. Questi sei punti percentuali, che distanziano il nostro Paese dagli altri Paesi dell'Unione europea, producono un danno di oltre 56 miliardi di euro.

Il nostro obiettivo prioritario, quindi, è stato quello di passare dall'elencazione generica delle azioni a una fase in grado di assicurare la disponibilità progettuale, anche preliminare; la certezza di un iter procedurale in grado di approvare i vari elaborati progettuali; la certezza di un supporto finanziario non legato solo all'annualità, ma al reale arco temporale di attuazione del quadro investimenti; la certezza nell'evoluzione delle fasi successive all'approvazione del progetto e, quindi, la certezza del processo a valle dell'appalto delle opere.

Ritengo opportuno, in una sede come questa, elencare quei segnali innovativi che definiamo vere e misurabili discontinuità rispetto al passato: la chiara distinzione tra risorse pubbliche e private nel piano triennale (non più decennale), per cui nell'Allegato infrastrutture si parla di una cifra pari a 44 miliardi di euro; la chiara volontà di riattivare le opere bloccate dalla passata legislatura; la ricerca di strumenti capaci di coinvolgere davvero i capitali privati, attraverso forme di partenariato pubblico privato, con il *project financing*, senza ricorrere al « fondo perduto » (in tale quadro si inserisce, ovviamente, l'operazione da me sottoscritta con la Banca europea per gli investimenti e spero, quanto prima, anche con la Cassa depositi e prestiti); la riconferma del rapporto privilegiato con le regioni, attraverso uno strumento d'intesa generale quadro; la costruzione di un quadro fonti-impieghi, in cui si motivano dettagliatamente gli impieghi e i tiraggi di cassa dei singoli interventi; la chiara identificazione di una scadenza temporale per gli interventi nel Mezzogiorno.

Passiamo all'attuazione del Piano casa: ho visto alcune domande poste dal gruppo UdC. La legge obiettivo non ha affrontato il tema essenziale della riqualificazione urbana e dell'ottimizzazione di alcuni ambiti urbani attualmente in avanzato stato di degrado.

L'attuale Governo ha ritenuto opportuno demandare tale attuazione a un provvedimento denominato « Piano casa », che si propone di superare, in maniera organica e strutturale, il disagio sociale e

il degrado urbano derivato da fenomeni di alta tensione abitativa. Ho già avuto modo ed occasione di illustrare, in una precedente audizione, quale sia l'intento del Governo.

Alla luce di queste considerazioni, ha preso corpo una proposta per il 2009 di interventi legati alla legge obiettivo, coerenti con quanto definito dall'Allegato infrastrutture al DPEF nonché alla disponibilità progettuale e autorizzativa prevista dalla legge obiettivo.

In particolare, la proposta del 2009 affronta sette distinte macroaree di intervento quali: la difesa del suolo, e in particolare il problema legato al MOSE di Venezia; gli interventi della realizzazione di assi ferroviari, quale ad esempio la prima fase dell'Alta velocità-Alta capacità Milano-Verona e dell'Alta velocità-Alta capacità Milano-Genova; gli interventi nella realizzazione di reti stradali ed autostradali, quali ad esempio l'autostrada della Cisa, la Brescia-Padova, la Cecina-Civitavecchia, la Salerno-Reggio Calabria, la strada statale Ionica e la Agrigento-Caltanissetta; gli interventi nei sistemi metropolitani; gli interventi legati agli schemi idrici del Mezzogiorno; la realizzazione del ponte sullo Stretto. L'importo globale di tale piano è pari a 16,6 miliardi di euro.

A questo quadro di interventi, che ripercorrono ed attuano quanto deciso nell'Allegato infrastrutture al DPEF 2009-2011, vanno aggiunti gli interventi già approvati in precedenza e non attivati nel biennio passato, per un importo di circa 11,9 miliardi di euro.

Se effettuiamo una sommatoria delle opere rispondenti a quanto definito dal DPEF 2009-2011, di quelle già identificate nei precedenti DPEF per 11,9 miliardi di euro e delle opere ordinarie di competenza dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato, pari globalmente a 3,4 miliardi di euro, otteniamo un « volano » globale di 32 miliardi di euro.

Per attivare un'operazione così rilevante, occorre però rispettare un preciso e dettagliato crono programma, che consenta in primo luogo l'approvazione da parte del CIPE, entro il 20 febbraio, della proposta programmatica relativa a 16,6

miliardi di euro; in secondo luogo, l'impegno della struttura tecnica di missione delle Ferrovie dello Stato e dell'ANAS di trasmettere al CIPE i progetti elencati nel piano 2009 entro e non oltre il mese di maggio 2009; in terzo luogo, il superamento dei vincoli legati alla fase intercorrente tra l'aggiudicazione delle opere e l'apertura dei cantieri attraverso il ricorso a quanto previsto dall'articolo 20 del decreto-legge n. 185 del 2008; in quarto luogo, infine, la definizione formale di tutti i supporti finanziari (Banca europea di investimento e Cassa depositi e prestiti) entro il mese di giugno 2009.

Sono pervenute in questi giorni alla mia attenzione una serie di richieste di precisazioni, che cercherò di sintetizzare. Qualora non fossi esaustivo, ovviamente i colleghi parlamentari le integreranno e sarà mia cura rispondere in modo dettagliato, magari anche con un'apposita nota.

L'onorevole Ghiglia ha chiesto notizie sul Piano nazionale per l'edilizia abitativa. Penso di aver dato già un'adeguata risposta nel mio intervento, a proposito dello stato di avanzamento del Piano casa. Egli ha inoltre chiesto quale sia lo stato dell'arte della Torino-Lione. In proposito voglio ricordare che, come ho detto prima, l'Unione europea ha assegnato 671 milioni di euro e che quindi ritengo irreversibile ogni decisione sulla realizzazione dell'opera. Il 24 febbraio, nell'incontro bilaterale con la Francia, forniremo ulteriori chiarimenti sul cronoprogramma operativo.

Sono stato a Torino il 4 febbraio, incontrando i sindaci e avendo sottolineato in quell'incontro che su quell'opera non si può assolutamente tornare indietro. Nell'assemblea dei sindaci, il cui numero ritengo superi la quarantina, solo quattro di essi hanno dichiarato di non voler continuare a inviare tecnici all'Osservatorio.

Per la verità, di questi quattro hanno parlato solo due: un terzo ha parlato, ma — certo per colpa mia — non ho capito se aderisca o meno, mentre il quarto non si è presentato. Gli altri sindaci hanno apprezzato e hanno detto che dobbiamo andare avanti con la progettazione definitiva.

Ho preso comunque preso impegno, con l'Osservatorio e con i sindaci, che una volta al mese mi recherò a Torino per illustrare lo stato dell'arte di questa opera, che il Governo considera assolutamente indispensabile.

Il gruppo UdC ha formulato richieste sul Piano casa, ma penso di aver già detto tutto al riguardo, nonché sull'esame del CIPE relativo all'utilizzo dei fondi FAS. Nella mia relazione generale ho ricordato che abbiamo già definito un programma da 16,6 miliardi di euro, che utilizza anche la quota di 7,3 miliardi che il Governo ha ritenuto opportuno assegnare subito al comparto delle infrastrutture.

Sul tunnel di Tenda posso informare che abbiamo raggiunto un accordo con la Francia proprio l'altro ieri, quindi partiranno i lavori relativi, per un importo di 209 milioni di euro. Per il traforo del Brennero stiamo seguendo in modo corretto il cronoprogramma. Con il coordinatore professor Karel van Miert — che incontrerò domattina — abbiamo definito una prima ipotesi di piano finanziario che, quanto prima, sottoporremo al CIPE.

Per l'aeroporto di Viterbo, in sessanta giorni abbiamo portato avanti i lavori della cabina di regia. Entro il mese di febbraio sottoporremo al CIPE una proposta di delibera programmatica. Sulla Salerno-Reggio Calabria posso solo confermare che, all'interno del piano 2009, sono inseriti quasi tutti gli interventi per il suo completamento.

Sugli altri temi, come i lavori della statale ionica n. 114, della strada statale Emilia-bis, sul piano Alitalia e sulle tariffe ferroviarie, sarà mia cura fornire i chiarimenti o, se volete, ritornare in Commissione. In questi giorni, infatti, si terranno alcuni incontri, all'indomani dei quali potrò essere più preciso.

L'onorevole Piffari ha chiesto notizie sulla realizzazione e lo stato di avanzamento dei Corridoi e delle reti TEN. Penso, nel mio intervento, di avere già risposto.

Inoltre, l'onorevole Piffari ha chiesto notizie sul potenziamento della rete autostradale del Nord. Rispondo che nel piano

2009 si attivano concretamente interventi per la rete autostradale del nord, per oltre 11 miliardi di euro.

Sulla riforma della politica portuale, stiamo verificando le possibilità di dare concretezza all'autonomia finanziaria delle autorità portuali. Su questo punto voglio essere corretto: il disegno di legge è pronto, ma permane un problema, che considero assolutamente prioritario e che mi aveva spinto a proporre una nuova legge di riforma portuale, relativo all'autonomia finanziaria delle relative autorità. In sostanza, al momento non ho ancora ricevuto dal Ministero dell'economia e delle finanze una risposta in merito a dove reperire la copertura finanziaria necessaria ad assicurare l'autonomia delle autorità. Penso che entro il mese di febbraio — al massimo nella prima decade di marzo — sottoporro al Consiglio dei ministri il provvedimento. Naturalmente, trattandosi di un disegno di legge, esso sarà sottoposto all'attenzione del Parlamento.

Sulla tratta alta velocità-alta capacità Brescia-Treviglio, posso assicurare che gli interventi fanno parte del piano 2009. Mi pare così di avere risposto a tutte le domande dell'onorevole Piffari.

Il gruppo della Lega nord Padania ha posto essenzialmente due quesiti: il primo relativo al Piano casa, l'altro relativo all'avvio di opere minori per dare immediata risposta all'attuale crisi del comparto delle costruzioni.

Sul Piano casa penso di aver fornito informazioni sullo stato attuale, mentre riguardo alle caratterizzazioni dell'intero progetto ritengo che sia opportuno dedicare un'apposita riunione della Commissione, naturalmente se il presidente e la Commissione sono d'accordo.

In merito all'avvio di un apposito piano di opere minori, condivido la motivazione e l'urgenza e — come è stato già detto — cercherò di prospettare al Ministro Tremonti possibili proposte.

L'onorevole Nucara, giustamente, pone un quesito sull'emergenza del Mezzogiorno e sul mantenimento delle enormi potenzialità di quest'ultimo. Voglio assicurare che, nel piano 2009, al Mezzogiorno sono assegnate risorse senza dubbio mag-

giori del 30 per cento, ma ciò, a nostro avviso, non basta: le soluzioni alle problematiche presenti nel Mezzogiorno non risiedono nelle percentuali o nei formalismi. Nell'Allegato infrastrutture al DPEF abbiamo voluto chiarire che per il Mezzogiorno deve essere definita in modo inequivocabile la data entro cui portare a compimento determinati interventi. Abbiamo fissato il 2012 come data obbligata per il completamento della Salerno-Reggio Calabria e di altri interventi relativi ad alcuni nodi portuali. Grande attenzione abbiamo riposto sulla reale e misurabile attuazione dei POR e FAS regionali, nonché sulla loro interazione con gli interventi nazionali, proprio per evitare che tali risorse si perdano, o si usino per scopi non complementari al quadro strategico nazionale e comunitario.

Mi pare così di aver risposto a tutte le domande e, se a qualcuna non ho risposto, è solo perché c'è bisogno di ulteriori approfondimenti.

Sul Piano casa, proprio nell'ultima Conferenza Stato-regioni si è identificato un possibile itinerario che consenta, da un lato, la condivisione da parte della Conferenza dell'apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di attivazione del piano stesso e, dall'altro, l'inserimento in un prossimo provvedimento legislativo di un emendamento che ripristini l'intesa tra lo Stato e le regioni per l'approvazione del Piano. Inoltre, riteniamo utile informare la Commissione che si è raggiunta un'intesa preliminare sia dei fondi da trasferire alle competenze delle regioni, sia dei criteri di ripartizione dei fondi medesimi.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti e formulare osservazioni.

MAURO LIBÈ. Signor presidente, intervengo rapidamente perché il Ministro ci ha risposto su tutto, in modo più o meno esaustivo. Vorrei solo chiedere se fosse possibile, nei prossimi giorni, disporre di un cronoprogramma di massima degli interventi. Ho l'impressione, infatti, che si dica di sì a tutto e non si capisce se e

quando i fondi saranno veramente disponibili e a quale data è negli intendimenti del Governo dare l'avvio di tutte le singole opere. Vorremmo avere un quadro per capire se il « sì » vale davvero o se poi non si rinvii al futuro la risposta alle domande sul se e quando si troveranno i soldi. Diversamente (come ho già detto al signor Ministro quando ci siamo incontrati a Parma sulla Tirreno-Brennero, riguardo alla quale è stata presentata una bozza di accordo dove si diceva sì a tutto), se non individuiamo le priorità, il rischio è che non si capisca da dove dobbiamo partire.

Credo che, da parte del Governo, sussista la massima volontà di realizzare queste opere, ma sappiamo benissimo che la situazione finanziaria non è delle migliori. L'UdC ha sostenuto, fin dal primo giorno, che il piano infrastrutture è determinante per lo sviluppo del Paese. Proprio per questo chiediamo di ricevere un'informazione più dettagliata e più tecnica. Non è sicuramente una questione legata alla seduta odierna: lo chiediamo a beneficio dell'intera Commissione e per sostenere nella sua azione un Governo che in questo campo — almeno a parole — sembra che abbia voglia di fare molto. Altrimenti, signor Ministro il rischio è (come capita spesso in politica, ma non credo che sia l'intendimento del suo Ministero), di dire « sì » a tutti, senza indicare una data certa di partenza.

Siamo impegnati con lei, signor Ministro, a dotare questo Paese di infrastrutture. Crediamo che il Paese abbia bisogno di conoscere le priorità, altrimenti, come dicevo prima, rischiamo di non portare a casa nulla.

ALTERO MATTEOLI, *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Onorevole Libè, un cronoprogramma di massima si può avere. Se ha l'impressione che diciamo « sì » a tutto, le rispondo che è un'impressione completamente sbagliata. Se lei sapesse, per questi primi 16,6 miliardi di euro, quanti « no » abbiamo dovuto dire, cambierebbe idea.

Comunque, nel mio intervento avevo sottolineato i dati certi: entro il 20 febbraio, passaggio al CIPE; entro maggio,

approvazione dei progetti; avvio, già da aprile, di oltre il 20 per cento delle opere. Insomma, fornirò il quadro della cantierizzazione nei prossimi giorni, con il cronoprogramma.

GUIDO DUSSIN. Signor presidente, ringrazio il Ministro per l'apertura sul piano delle piccole opere che è sicuramente molto importante per fronteggiare il periodo di crisi attuale (e i dati del consumo di energia elettrica di questi giorni rappresentano già un monito di quello che sarà tutto il 2009). La crisi non è sicuramente del 2,9 per cento del PIL: se i dati attuali sono veri, sarà ben più profonda. Sul versante della grande infrastrutturazione (ad esempio con l'apertura del passante di Mestre) e sullo sviluppo legato alla legge obiettivo e alla politica già sposata nel 2001 e confermata in modo particolare con questo incontro di oggi, possiamo sentirci garantiti e tutelati.

La ringrazio anche, insieme ai suoi uffici, per aver accettato la proposta del nostro gruppo relativa all'innalzamento a 500 mila euro della soglia per l'affidamento dei lavori a trattativa negoziata: tutti i sindaci la stanno ringraziando per questo.

Non siamo, invece, d'accordo con la risposta ancora negativa sulla risoluzione approvata dalla Commissione, che « apriva » alla possibilità di realizzare da parte degli enti locali tutta una serie di piccole opere, con relativo indotto. Di questo ci rammarichiamo con lei e con i suoi uffici, perché sicuramente non dipenderà solamente da lei, ma anche da un *idem* sentire. Noi che siamo anche stati sindaci — o lo siamo tuttora — abbiamo manifestato alcune esigenze che sicuramente possono dare una risposta, fin da subito, alla stagnazione. Mi riferisco, ad esempio, alle lottizzazioni o alla quota progettuale e, ad ogni modo, l'elenco è a sua disposizione: la Commissione può provvedere a trasmetterglielo.

Attraverso le banche, attraverso quell'accordo che lei ha raggiunto con la BEI (Banca europea per gli investimenti) e, soprattutto, con la Cassa depositi e prestiti, con conseguente coinvolgimento di

tutta quanta l'ABI, è possibile raggiungere delle intese.

La ringrazio, quindi, per le grandi opere: ci fa piacere sentire quest'aria buona.

Pur dall'interno della maggioranza, invece, non condividiamo ancora completamente la parte riconducibile al Piano casa. Siamo d'accordo in merito all'emergenza abitativa e su come si vanno a risolvere alcuni problemi delle città. Tuttavia, il mondo dell'edilizia oggi è in recessione fortissima: sono convinto che la crisi viaggi intorno al 30 per cento. L'ANCE (Associazione nazionale costruttori edili) ha rappresentato in questi termini alcune realtà ed è nostra intenzione presentare una risoluzione in merito. Siamo convinti che la crisi sia molto forte e vada sostenuta in un certo modo: si facciano interagire tutte le aziende e l'ABI (Associazione bancaria italiana), concordando una moratoria almeno per il 2009, in tale modo che la quota dei mutui non venga pagata immediatamente, ma sia posticipata a fine mutuo (si tratta di una mozione presentata ieri dal nostro gruppo in X Commissione); si dia un sostegno al saggio d'interesse a favore delle giovani coppie, il che vuol dire collegarlo con l'Euribor e/o con il tasso della Banca centrale europea, magari aggiungendo uno *spread*, ma cancellando il riferimento al 4 per cento inserito dal Ministro Tremonti (il quale sapeva benissimo che si sarebbe andati verso tassi minori del 4 per cento).

Sapendo, infatti, che al di sotto della soglia del 2,8-2,9 per cento di interesse sui mutui l'acquisto diventa vantaggioso rispetto all'affitto, la giovane coppia o la famiglia in difficoltà, acquistando la casa, rimettono in moto un meccanismo di volano ulteriore a quello già previsto. Si tratta di una questione importante, che cercheremo di portare avanti. Speriamo di riuscire a dialogare con lei, come ha già preannunciato, sulle piccole opere. D'altronde, vari membri della Commissione si sono dichiarati d'accordo, in modo trasversale e quindi confidiamo su tale appoggio.

Vengo brevemente a due ulteriori punti.

In primo luogo, siamo convinti che sia necessario agevolare e semplificare le procedure attuative dell'articolo 58 del decreto-legge n. 112 del 2008 per porre concretamente i comuni che intendono avvalersi della possibilità offerta da tale norma di disporre interventi e dismissioni riguardanti gli immobili disponibili, al fine di reperire nuove risorse per nuovi investimenti.

L'altro punto riguarda un aspetto sul quale stiamo lavorando e operando: siamo convinti che attraverso l'esternalizzazione del debito pubblico, garantito dalle opere pubbliche di proprietà comunale, si possa individuare un'ulteriore fonte di finanziamento. Ritengo si tratti di un capitolo da sviluppare e mi spiego meglio: così come il privato può offrire un bene in garanzia alla banca, penso che anche i comuni possano fare lo stesso. Se riusciremo a superare gli ostacoli che si frappongono a questa operazione, troveremo nuove risorse.

L'ambito della ricerca di nuove risorse trova la massima approvazione da parte nostra. Il volano relativo alla casa, tramite le risorse private, genera in tutti i comuni una grande soluzione per il mondo delle piccole e medie imprese e per tutti gli artigiani: idraulici, elettricisti, muratori e quant'altro.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. L'elenco che la Commissione ha sulle piccole opere, se non ricordo male, riporta un importo di 10 miliardi che, francamente, non è nelle nostre disponibilità. Per questo abbiamo disposto che l'ANAS e le Ferrovie elencassero le opere minori, ma si tratta di un elenco per un importo di 3,4 miliardi di euro. Il problema è che le opere minori, per la maggior parte, sono di competenza degli enti locali.

Non voglio, peraltro, scaricare tutti i problemi sugli enti locali, dato che questi ultimi presentano una situazione analoga a quella del Governo centrale, per quanto concerne le risorse.

Sul Piano casa, invece, è già pronto un progetto, una reale proposta della Cassa depositi e prestiti. Quindi, siamo tranquilli

che il Piano casa partirà velocemente e attiverà — così io credo — anche un volano di risorse importanti in un settore in grandissima difficoltà, qual è quello dell'edilizia. Se i comuni sono attenti nel mettere a disposizione aree velocemente, si tratta di un piano che può partire in tempi brevissimi.

Sulle piccole opere mi rendo conto che ne va della sopravvivenza delle imprese, ma al momento le risorse disponibili sono quelle che ho elencato: 3,4 miliardi. Dieci miliardi di euro non li abbiamo.

Con l'ANCI bisogna organizzare un incontro, per riuscire a trovare gli ulteriori 7 miliardi di euro che ci consentirebbero di realizzare tutte le opere inserite nell'elenco predisposto da questa Commissione.

ANDREA MARTELLA. Signor Ministro, lei è sempre disponibile al confronto parlamentare e anche questa mattina ha fornito, per quanto le era possibile, una serie di dati e indicazioni che riguardano il suo Dicastero. Tuttavia, a noi sembra che le politiche infrastrutturali che il Governo — e lei in modo particolare — sta portando avanti non siano incisive. Al di là degli annunci sulle risorse finanziarie a disposizione, esse si scontrano con una realtà molto negativa. Lei stesso, pur convenendo sulla necessità di far partire molte opere pubbliche, si trova nelle condizioni di dover ammettere che non ci sono risorse finanziarie sufficienti.

Il dato è che, anche da quanto lei ci ha detto (su ciò le chiederei un elemento ulteriore di chiarezza), per tutto il 2009 rischia di non succedere nulla.

Inoltre, nel 2009 — non lo diciamo solamente noi, ma l'hanno ripetuto nei giorni scorsi anche Confindustria e l'ANCE — non ci sono risorse disponibili in cassa, salvo circa 600 milioni di euro.

Il Governo non riesce, in maniera concreta, a fornire risposte urgenti di carattere anticiclico, in grado di contrastare gli effetti negativi sull'economia reale della crisi economica e finanziaria.

Ci sarebbe, invece, la necessità di una serie di interventi molto precisi.

In questo senso, signor Ministro, lei fa riferimento a quasi 16 miliardi di euro, però, dai calcoli nostri e anche da quelli dei vari uffici del servizio studi della Camera, questi 16 miliardi non sono attualmente disponibili, poiché le risorse non fanno riferimento integralmente alle infrastrutture, se non in misura pari a circa 6 miliardi. Sono avvenuti continui « scippi » di risorse finanziarie ai danni del FAS, per coprire varie spese che nulla hanno a che fare con gli investimenti in infrastrutture. Mi riferisco all'ICI, all'emergenza rifiuti, alla spesa sanitaria, al salvataggio dei comuni di Catania e Roma per un totale di 13 miliardi di euro.

Ribadisco quindi che, anche nell'ambito dei 16 miliardi di euro a cui lei fa riferimento, la disponibilità reale è di 6 miliardi.

Anche oggi, lei ci ha parlato della delibera CIPE, sulla quale vorrei che si facesse un po' di chiarezza, se è vero che la delibera CIPE del 18 dicembre, ad oggi (posso usare un termine che va di moda in questo periodo, per altri argomenti), è ancora « secretata ». Lei ha annunciato sui giornali una serie di misure e le ha ripetute in questa sede istituzionale di primissimo livello, però manca ancora una certezza per quanto riguarda i dettagli in merito alle più recenti attività del CIPE sul fronte delle infrastrutture. Sarebbe allora opportuno che il Parlamento ricevesse ed esaminasse non solo il cronoprogramma, bensì anche una relazione dettagliata su questo punto, improntata a quei principi di trasparenza e di informazione in tempo reale di cui, credo, il Parlamento debba essere garante.

Le chiedo, inoltre, se sia possibile conoscere quali opere si intendono finanziare con il prestito di 15 miliardi di euro per le infrastrutture derivante dall'accordo tra l'Italia e la BEI. So che il MOSE è una di queste, ma forse sarebbe il caso che la Commissione fosse messa nelle condizioni di sapere cosa si intende fare con i soldi a disposizione e di conoscere l'importo degli interessi passivi.

Della Cassa depositi e prestiti lei ha parlato anche questa mattina: le chiedo informazioni significative su quali saranno

le risorse messe a disposizione, in termini di prestiti, e con quali equilibri a favore di investimenti in infrastrutture. Solo così riusciremo ad avere un quadro più preciso di quello che lei - giustamente - rivendica in termini di politiche per le infrastrutture, ma non sempre - altrettanto giustamente - riesce a realizzare.

Le domando, ancora, se non crede che sia il caso, nell'ambito delle risorse disponibili (non molte, come lei stesso ammetteva un momento fa), di compiere uno sforzo preciso per far partire immediatamente alcune opere immediatamente cantierabili.

Tutto ciò cui lei ha fatto riferimento, infatti, per quanto riguarda le grandi opere riconducibili alla legge obiettivo, rischia di non produrre quell'economia diffusa nel territorio di cui parlava giustamente il collega Dussin e che può rappresentare una risposta in termini di economia reale.

Al di là del MOSE che, per fortuna, va avanti, le altre opere hanno bisogno di ulteriori progettazioni. Ritengo, invece, che sia il caso di compiere uno sforzo e se lei lo compie, signor Ministro, allora siamo con lei. Lo siamo nell'individuare risorse (per 3,5-4,5 miliardi di euro, come suggeriscono Confindustria e ANCE) nonché un elenco di opere immediatamente cantierabili da far partire subito, in accordo con regioni ed enti locali, ponendoci l'obiettivo che tutto ciò si avvii entro il mese di giugno, come risposta precisa alla crisi.

Lei dice che le competenze sono degli enti locali: è giusto, ma per lo Stato è possibile intervenire in quota parte E, in ogni caso, c'è un ulteriore intervento da fare, presso il Ministro Tremonti, allo scopo di svincolare gli enti locali dal patto di stabilità, o almeno di allentare i vincoli che gravano sugli investimenti. Ciò servirebbe per garantire agli enti locali virtuosi, che hanno i soldi, di poterli spendere, mentre oggi tali enti dispongono di fondi e non li possono spendere. Questo è il meccanismo principale che, a questo punto, crediamo debba essere attivato, per realizzare un intervento sull'economia reale in grado di sostenere il reddito e l'occupazione.

Concludo con una diversa vicenda, in tema di concessioni autostradali. Se ne parlerà anche nei prossimi giorni, quando arriverà alla Camera il decreto «milleproroghe», che è stato già approvato dal Senato nella giornata di ieri.

Nelle settimane scorse abbiamo audito l'Antitrust e l'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici, che hanno sollecitato - a proposito di concessioni autostradali - la costituzione di un'Autorità di regolazione, per la realizzazione di un vero e proprio mercato in cui concedente e concessionario possano gestire le dinamiche economiche ad armi pari e - a mio parere - con un'attenzione in modo particolare agli utenti, cioè ai cittadini.

L'ultima domanda che voglio rivolgerle è relativa all'esistenza di un'iniziativa del Governo in questo senso e se ritenga lei che la separazione organizzativa, realizzata dall'ANAS tra le attività di vigilanza sulle concessioni autostradali e le funzioni operative, consenta l'imparzialità che si presume debba avere un ente vigilante.

Queste sono le questioni che volevamo sottoporle, signor Ministro, esprimendo, da un lato, un giudizio negativo non tanto nei suoi confronti - lo affermo sinceramente - quanto su quelle che sono state, fino a questo punto, le scelte del Governo e lo stato di avanzamento reale delle politiche infrastrutturali e, dall'altro lato, formulando la proposta concreta di fare in modo che si possa lavorare insieme, per definire un piano di opere che sia realmente condivisibile.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Allora, se tornassimo alla situazione di agosto 2008, dobbiamo dire che a quel momento non disponevamo di un solo euro. Abbiamo trovato con la legge obiettivo 2,5 miliardi di euro; abbiamo trovato 960 milioni di euro per le Ferrovie (che rientrano nei 16,6 miliardi di euro prima citati); abbiamo trovato 7,3 miliardi di euro dai FAS e 8,4 miliardi dai privati. Inoltre, la delibera CIPE ha assegnato 7,3 miliardi di euro alle infrastrutture. Quindi, i 16,6 miliardi ci sono. Ho visto anche io i dati da lei ricordati e ne ho parlato con la

Presidente Marcegaglia. Il colloquio è andato un po' diversamente, rispetto al comunicato. Lei dice che il comunicato è andato oltre il suo pensiero. Confermo che i 16,6 miliardi di euro, grazie a un lavoro molto difficile e durato mesi, ci sono.

La BEI ha già finanziato per 1,5 miliardi il MOSE, sui 15 previsti. Attualmente è in corso un'istruttoria relativa a otto o nove opere, per arrivare ai 15 miliardi necessari per realizzarle.

Non è vero che le opere non partiranno: almeno il 40-50 per cento delle opere — non voglio essere pessimista — partiranno tra luglio e settembre.

Per quanto riguarda le concessioni, abbiamo già quattro filtri: l'Autorità dei lavori pubblici, l'Antitrust, l'Antitrust comunitario e — lo metto per ultimo, ma, credetemi, dovrebbe essere messo per primo — il Commissario europeo McCreevy.

Abbiamo già quattro filtri e se ne vogliono mettere altri? Possiamo anche farlo, però, poi si va avanti con i filtri, anziché realizzare le opere. Questo è il quadro che abbiamo di fronte.

Non è vero che le piccole opere partano prima, in quanto hanno gli stessi problemi delle grandi opere, dal punto di vista burocratico.

Mi rendo conto delle polemiche riguardanti il fatto che la maggioranza canterebbe vittoria per aver trovato 16,6 miliardi. Certo, in un altro momento non lo faremmo, poiché quello che dobbiamo realizzare è molto di più, eppure, in una situazione economica e finanziaria come quella attuale, personalmente mi sento di cantare vittoria. L'opposizione, dal canto suo, nega che sussista la disponibilità di 16,6 miliardi di euro. Ebbene, ho presentato un elenco di voci, per giustificare come siano stati reperiti questi soldi.

D'altra parte, quando sono venuto qui la prima volta, vi ho detto che le infrastrutture si potranno realizzare nel nostro Paese senza soldi, o con pochi soldi, perché siamo riusciti a fare un accordo forte con i privati, i quali ci hanno chiesto regole certe e tempi certi. Il Governo ha dato loro questa certezza e i privati oggi sono disponibili. È anche nel loro interesse esserlo, ovviamente.

Questo è il quadro: i 16,6 miliardi di euro ci sono e le opere, almeno per un 40 per cento, tra luglio e settembre partiranno.

FRANCESCO NUCARA. Signor presidente, ringrazio il Ministro per le risposte. Ho preferito non dare indicazioni puntuali sui problemi del Mezzogiorno, altrimenti sarei arrivato qui con un volume e lei, signor Ministro, mi avrebbe dovuto rispondere con due volumi. Ho posto un problema e sono veramente soddisfatto della risposta. È la prima volta che mi sento dire che le percentuali hanno poco rilievo e che bisogna pensare al resto. Per anni abbiamo fatto riferimento alle percentuali. Credo, però, che stilare cronoprogrammi sia molto difficile e pericoloso, allorché non si possono rispettare. Il Ministero delle infrastrutture, infatti, non ha l'autorità, dal punto di vista legislativo, per poter fare ciò che vuole. Lei ha appena finito di dire che deve attraversare quattro filtri, ma se a questi aggiungiamo le regioni e i comuni, stendere un cronoprogramma diventa davvero molto difficile.

Il problema che si pone al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riguarda la crisi attuale, con due problemi fra loro collegati: abbiamo un nord con un tasso di sviluppo elevato, che ha bisogno di modernizzare le infrastrutture per mantenerlo, e un Mezzogiorno sottosviluppato, che avrebbe bisogno delle infrastrutture necessarie per svilupparsi. Si tratta di una tenaglia che, in un periodo di crisi, porta con sé numerosi problemi.

Vorrei sommamente chiederle se non sia possibile redigere un piano — non un cronoprogramma — contenente le priorità infrastrutturali del Paese e, in modo particolare, del Mezzogiorno. Non sono tra quei meridionali che pensano che il Mezzogiorno sia povero. Penso invece che bisogna realizzare le infrastrutture nel Mezzogiorno e vedere, poi, se i meridionali sono in grado di svilupparsi da soli. Sono in polemica — lo spiegherò tra qualche minuto — con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, giacché nel settore della difesa del suolo si fanno interventi « a pioggia », dei quali non si sente alcun bisogno.

Torno per questo a dire che sarebbe opportuno avere un piano delle infrastrutture prioritarie, piuttosto che un cronoprogramma, poiché mi rendo conto dell'impossibilità per il Ministro di farlo rispettare. Bisognerebbe, invece, avere un piano di infrastrutture per il Mezzogiorno: i problemi sono tantissimi per cui bisognerebbe stabilire le priorità.

Questo è ciò che possiamo aspettarci dal ministero competente, ribadendo che sono molto lieto della risposta in merito al 30 per cento, laddove lei, signor Ministro, ha specificato che è importante la percentuale: molto spesso accade che nella programmazione vengano assegnate cifre e poi, per debolezza delle strutture tecniche del Mezzogiorno, o per altri problemi a livello centrale, non si realizzino i progetti e le opere previste, cosicché le risorse finanziarie vengono svincolate e utilizzate per altri scopi. Questa è la storia del Mezzogiorno, per cui sono davvero contento.

Avremmo avuto bisogno della presenza del Ministro Tremonti, poiché se non ci sono le risorse avremmo avuto bisogno del Ministro dell'economia e delle finanze più che del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Un altro problema, fra quelli toccati dai colleghi, non dipende da lei, bensì dal Governo: mi riferisco all'utilizzo dei fondi FAS, che vengono utilizzati per fini diversi dal sostegno alle aree sottosviluppate. Forse se quei fondi — dipende dal Governo — potessero essere utilizzati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la situazione si presenterebbe in termini diversi.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor presidente, al collega Nucera vorrei dire che il divario tra sud e nord, in una condizione di recessione, può esplodere.

Il piano sulle priorità ormai è chiaro: nel triennio abbiamo proposto 44 miliardi di euro, non 87 miliardi. Nei prossimi giorni produrrò l'elenco con i tiraggi reali di cassa, per dimostrare la concretezza di tale piano. Ci siamo limitati a tre anni e a 44 miliardi di spesa: la prima *tranche* è

di 16,6 miliardi di euro già approvati e parte ora. Nelle prossime settimane al CIPE porteremo le altre opere, per arrivare a 44 miliardi di euro. In quell'occasione si vedranno quelle che il Governo considera priorità, ma anche nel corso del mio intervento ne avevo già elencate alcune.

L'obiettivo non solo del Governo, ma anche del Parlamento — maggioranza e opposizione — è proprio quello di far crescere il Mezzogiorno, per cercare di mettere quest'ultimo nelle condizioni di essere competitivo.

Sulle opere ho cercato un grande equilibrio, ma ho dovuto fare i conti basandomi su quelle che avessero già progetti oppure che fossero cantierizzabili immediatamente. Sarebbe stato impossibile comprendere nei 16,6 miliardi di euro alcune opere non in condizione di poter partire entro l'anno. Quindi, dall'individuazione delle sole opere che è possibile cantierizzare in quest'anno, è scaturita la prima *tranche* di 16,6 miliardi di euro.

AGOSTINO GHIGLIA. Signor presidente, ringrazio il Ministro per la completezza dell'intervento. Rinuncio a fare il comizio conclusivo della campagna elettorale in Sardegna ed evito di raffazzonare dati scomposti e disomogenei solo per cercare di portare tesi a supporto del Ministro, che, invece, avendo fornito dati estremamente precisi e dettagliati, non ha certo bisogno di me. D'altra parte, la capacità di reperire risorse, di programmare opere e soprattutto di cantierare, è stata già ampiamente dimostrata tra il 2006 e il 2008! Quindi, non credo di dover aggiungere ulteriori elementi a quanto è stato detto prima.

Per quanto riguarda, invece, il Piano casa, volevo solo precisare che una delle domande del PdL era stata posta dall'onorevole Foti, io l'ho soltanto trasmessa e su questa il Ministro ha risposto.

Per quanto riguarda la mia domanda sul Corridoio 5 Torino-Lione, ho innanzitutto particolarmente apprezzato il termine «irreversibile», poiché ormai da vent'anni, in quel territorio, parliamo di una realizzazione che è sempre di là da venire e che, purtroppo, ha subito ritardi

enormi. Per fortuna, siamo arrivati al punto fermo dell'irreversibilità. Tuttavia, signor Ministro, volevo farle presente una questione: c'è un l'Osservatorio sulla Torino-Lione che ha svolto una funzione importante, in quanto ha rappresentato una fondamentale stanza di compensazione, e che è giusto che continui ad esistere. Ieri, tuttavia, si è dimesso anche il comune di Avigliana, che altrimenti perdeva la maggioranza. È una notizia di questa notte, quindi lei non la poteva avere. Inoltre, l'Osservatorio sta coinvolgendo una serie di comuni che rappresenta una particola della provincia di Torino e della regione Piemonte. Si tratta invero di una parte importante, sulla quale insisterà l'opera, però stiamo parlando di una zona che comprende comuni la cui popolazione complessiva è stimabile attorno ai 15-20 mila abitanti (che devono avere la massima attenzione, in quanto il territorio è loro, e su questo punto abbiamo grande sensibilità) su una provincia di 2,3 milioni di abitanti.

Detto questo, la questione che vorrei sottoporle è che in questa situazione noi parlamentari, paradossalmente, nonostante la vicinanza territoriale, soffriamo veramente di un difetto di informazione, rispetto alla sensibilizzazione di tutto un territorio. Faccio notare, peraltro, che la tratta ferroviaria in questione si chiama Torino-Lione e arriva, di fatto, a Torino città, passando poi in un successivo tratto dalla Val di Susa. Per questo, vorrei chiederle se fosse possibile invitare al tavolo dell'Osservatorio — in occasione di una sua presenza in Piemonte, visto che ci sta venendo spesso — i parlamentari della zona, per fornire loro, vista la rappresentanza territoriale di cui sono titolari, un'informazione quanto meno pari a quella dei sindaci che, lodevolmente e sicuramente in maniera efficace, rappresentano le rispettive comunità.

Noi, infatti, rappresentiamo un territorio altrettanto interessato e, vorrei dire, decisamente più favorevole, ma anche più vasto e coinvolto almeno altrettanto di quello dei sindaci della bassa Valle di Susa. Ebbene, dovrebbe essere possibile invitare, magari anche solo i parlamentari

della nostra Commissione, visto che siamo tutti rappresentati (il PD, la Lega Nord Padania), oppure i parlamentari che fossero interessati (anche senza diritto di parola, visto che le comunità locali hanno diritto all'espressione) quantomeno per ricevere un'informazione e per poterla a nostra volta trasferire. Credo che in questo modo compiremmo un passo in avanti anche sull'accettabilità definitiva dell'opera, che, peraltro, raccoglie il consenso dell'80 per cento di coloro i quali non vivono in quei comuni da lei citati in precedenza.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Onorevole Ghiglia, posso anche formulare l'invito, però la riunione, quando mi reco in Piemonte, si svolge sempre in due parti. Nella prima parte si riunisce l'Osservatorio dove partecipano solo i tecnici che sono stati indicati dai vari enti locali e solo nella seconda parte avviene l'incontro con tutti i sindaci. Se la sua richiesta è riferita a quest'ultimo incontro, allora dico che mi pare senz'altro una richiesta apprezzabile.

CARMEN MOTTA. Signor presidente, porrò due domande molto rapide. Signor Ministro, ho avuto il piacere di incontrarla, insieme ad altri parlamentari e a molti esponenti istituzionali, a metà gennaio, a Parma, in occasione della presentazione del protocollo di intesa per la realizzazione delle opere infrastrutturali funzionali al completamento del corridoio multimodale Tirreno-Brennero.

In quell'occasione, signor Ministro, lei ha potuto verificare le richieste contenute in questo protocollo, che le è stato inviato ufficialmente il 22 gennaio e sul quale lei ha sostanzialmente concordato.

Lei ha citato in precedenza la via Emilia-bis, che è una delle opere contenute, come richiesta, nel protocollo. Le domando se quest'opera rientri tra le opere prioritarie comprese nei 16,6 miliardi di euro in discussione al CIPE fra pochi giorni.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. No.

CARMEN MOTTA. Mi spiegherà: lei aveva citato quest'opera, ma non avevo capito se rientrasse o meno tra le priorità.

La seconda domanda riguarda la Pontremolese che — come lei sa — all'interno del corridoio multimodale Tirreno-Brennero rappresenta uno degli snodi strategici. Ritorno sul tema dei 48 milioni di euro per la progettazione: a distanza ormai di più di un mese dall'incontro di Parma, vorrei sapere se si è proceduto all'affidamento della progettazione definitiva a RFI del tratto ferroviario in questione.

Gradirei al riguardo, se possibile, una risposta precisa. Lei ha confermato a Parma e ha avuto modo di dichiarare alla stampa che quei 48 milioni di euro ci sono, sono stati salvati e non sono finiti nei residui, ma vorrei sapere con certezza, una volta per tutte, se è stato fatto l'affidamento, per la progettazione definitiva, a RFI. In mancanza della progettazione definitiva e dell'avvio di questo percorso, continueremmo a parlare di quest'opera praticamente in maniera accademica.

La Pontremolese è il punto nodale di tutto il corridoio e, siccome questa è un'opera che non è assolutamente di carattere localistico, bensì — come lei ha giustamente ribadito — d'interesse nazionale, vorrei capire una volta per tutte se la progettazione sia stata affidata e, in caso negativo, quando eventualmente verrà affidata.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per quanto riguarda l'Emilia-bis ho già detto che non è compresa nei 16,6 miliardi, perché stiamo verificando il piano ANAS. Per la Pontremolese assegneremo una quota dei 16,6 miliardi di euro. Per quanto riguarda i 48 milioni, andremo al CIPE per sblocarli.

CARMEN MOTTA. Mi scusi, signor Ministro, quindi vanno prima sbloccati al CIPE? Saranno sbloccati alla prossima ...

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Spero entro il 20 febbraio.

MARGHERITA ANGELA MASTROMAURO. Signor Ministro, la ringrazio per la sua relazione. Lei è sempre molto rassicurante: lo è stato nell'audizione precedente e anche questa volta. Delle sue rassicurazioni certamente avevamo bisogno, data la guerra di cifre cui abbiamo assistito negli ultimi giorni.

Rispetto a questa rassicurazione, devo esprimere anche un rammarico che, ovviamente, non riguarda lei specificatamente, bensì il Governo. Non c'è dubbio che, mentre abbiamo assistito alla difficoltà sua personale e del suo Ministero a racimolare faticosamente risorse per finanziare, in molti casi, l'ordinario, vediamo che in Francia il Presidente Sarkozy ha stanziato anch'egli 16 miliardi di euro, però aggiuntivi rispetto alle risorse che lo Stato aveva già messo a disposizione per le infrastrutture, per far fronte alla crisi e quindi come programma straordinario.

Sappiamo bene — anche se è stato già sottolineato dai miei colleghi, mi sembra giusto ribadirlo — che, dei 7 miliardi di euro stanziati e messi a disposizione dal CIPE e prelevati dai fondi FAS, una buona parte (oltre la metà) sono stati destinati a finanziare spese ordinarie delle Ferrovie dello Stato. Ci tenevo ad esprimere questo rammarico e contemporaneamente volevo porle due domande brevi che riguardano specificatamente la Puglia.

Mi risulta che in Puglia la programmazione regionale sia ancora ferma, o quanto meno incerta, giacché a tutt'oggi non è stato confermato l'accordo che era stato siglato tra la regione Puglia e il precedente Governo e quindi non è stata confermata neppure l'assegnazione della quota parte nazionale dei fondi FAS per la realizzazione di quelle opere. Vorrei sapere a che punto siamo.

A proposito del tema fondamentale dei tempi certi e delle regole certe, che correttamente lei ha affrontato, mi piacerebbe sapere concretamente che cosa intendano fare il Ministero e il Governo. Non c'è dubbio che ancora oggi sussistono molte lungaggini procedurali e autorizzative. Vediamo, per esempio, che per la concessione del VAS (Valutazione ambientale strategica) si attende anche un anno,

prima di dare l'avvio alle opere. Mi piacerebbe che il Ministro potesse fornirci maggiori delucidazioni anche su questo tema e potesse indicarci quali misure concretamente si intendano adottare.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non è vero che il precedente Governo aveva stipulato atti che sbloccavano le opere in Puglia. Esiste una lettera di intenti che il precedente Ministro aveva firmato, ma che non aveva rilevanza dal punto di vista attuativo delle opere stesse. L'unica cosa che fa testo è l'intesa generale quadro perché — l'abbiamo detto tante volte — questa intesa è parificata a un DPCM, dato che la firmano sia il presidente della regione, sia il Presidente del Consiglio dei ministri.

Nel contratto di programma delle Ferrovie dello Stato — mi riferisco sempre alla Puglia — confermo che sono stanziati risorse per il nodo Bari-Santa Maria di Leuca-Maglie. Per il resto, ho visto anch'io questa lettera sottoscritta dal precedente Ministro delle infrastrutture, ma, francamente, dal punto di vista della realizzazione delle opere non aveva alcuna rilevanza, non era ancorata a risorse e nemmeno a progetti. Si trattava di una lettera di intenti, in cui si affermava la volontà di realizzare queste opere.

ERMETE REALACCI. Signor Ministro, ho una sola questione da rilevare, che forse non può avere risposta in questa sede. Ovviamente, condivido le affermazioni dal collega Martella e volevo dire al collega Ghiglia che, se stessimo parlando di elezioni sarde, dovremmo parlare della strada statale Carlo Felice, alla quale sono stati tagliati i fondi.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non è vero. È falso! Sulla statale Carlo Felice non è stata tagliata una lira. Sono stato ieri in Sardegna e la polemica riguarda il tratto Sassari-Olbia, non la statale Carlo Felice.

ERMETE REALACCI. Onestamente, sarebbe stato discutibile che la statale Carlo Felice, o la Sassari-Olbia, venisse rifatta con i soldi del G8!

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Onorevole Realacci, per la verità, visto che il tema viene affrontato in una sede come questa, i soldi per la Sassari-Olbia di cui si è parlato non sono mai stati nella disponibilità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

ERMETE REALACCI. Dico solo che c'era una aspettativa collegata al G8, su quella strada, però si trattava di una battuta *en passant*.

Tornando alla discussione, vorrei che usassimo un linguaggio di verità: è chiaro che in questa situazione difficile i fondi per le infrastrutture sono diminuiti rispetto agli anni passati, ed è stato anche difficile reperire i fondi che ci sono. Su ciò sono pienamente d'accordo.

Riguardo ai tempi, sappiamo tutti che il problema è scegliere le priorità vere: annunciarne tantissime equivale a non realizzarle.

Da questo punto di vista, negli anni passati, se vogliamo far tesoro di un'esperienza che ha visto avvicinarsi al Governo sia il centrodestra che il centrosinistra, abbiamo avuto alcuni casi di successo — penso al passante di Mestre — e altri casi in cui la stessa legge obiettivo non ha affatto prodotto accelerazioni significative.

Ricordo che nel DPEF 2001-2002 — mi è testimone il collega Foti — era previsto che la Salerno-Reggio Calabria fosse chiusa nel 2006: conosciamo la situazione, anzi oggi abbiamo anche qualche problema contingente, a causa delle frane che si sono verificate in Calabria.

Al di là della questione delle grandi opere, per le quali sicuramente le risorse sono diminuite e l'impegno di queste ultime è sempre problematico, sussiste una vicenda, signor Ministro, in cui probabilmente il Ministero non è il *dominus* — non è il soggetto che deve erogare i fondi — ma rappresenta comunque uno dei cuori della risposta al periodo difficile che abbiamo davanti. Mi riferisco alla messa in azione di un sistema di piccole opere che coinvolga i comuni, i privati, la manutenzione che deve essere fatta entro questo che è l'« anno della grandine ».

Nessuno di noi sa quanto durerà la crisi: potrebbe durare anche più a lungo, ma sicuramente gli effetti più duri sul sistema economico italiano e sul sistema delle piccole e medie imprese si sentiranno nell'anno in corso.

Da questo punto di vista, anche se non credo che la risposta possa essere data adesso, in primo luogo invito il Ministero a ragionare su un sistema di misure che consentano — lo ricordava il collega Martella, e mi pare che lo ribadisse anche il collega Dussin — ai comuni che hanno risorse, di derogare al patto di stabilità, per impegnare tali risorse in opere, magari anche con qualche semplificazione.

In secondo luogo, esiste un lavoro serio — mi sembra pubblicato dall'ANCE — che prevede la disponibilità di 3,5 miliardi di euro per attivare opere di piccole dimensioni inseribili in questo sistema.

In terzo luogo, si devono reperire risorse pubbliche per una serie di azioni che mettano assieme le varie politiche. Abbiamo il problema della messa in sicurezza degli edifici pubblici dal punto di vista antisismico, con aspetti che si collegano anche alle fonti rinnovabili: tutte opere che vanno messe possibilmente in azione da subito.

In quarto luogo, mi pare che qui si sia parato un autogol, riguardo alla necessità di incentivare i privati. Leggo oggi che le stime sul recupero e la manutenzione degli edifici parlano di 400 mila interventi messi in gioco quest'anno. Fortunatamente, il Governo è tornato indietro, su pressione dell'opposizione, ma anche della maggioranza e del sistema Paese, rispetto alla sterilizzazione delle agevolazioni del 55 per cento di credito di imposta per le ristrutturazioni energetiche degli edifici che, come è noto, ha un effetto formidabile su quel sistema.

Al di là della vicenda specifica, vorrei capire se può essere il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con gli altri ministeri competenti — in parte la questione riguarda il Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, sicuramente il Ministero dell'economia e delle finanze e in parte anche il Ministero dell'interno, in quanto è un problema che

riguarda anche l'agibilità dei comuni rispetto ad una serie di procedure — a mettere effettivamente in campo azioni che migliorino la qualità della vita dei cittadini e del territorio e mettano in moto l'economia nei prossimi mesi e non a futura memoria. Perché è chiaro che alcuni degli interventi che si fanno sono indispensabili al Paese, ma non hanno un effetto immediato sull'economia.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor presidente, all'onorevole Realacci voglio rispondere che prima del 2001, mi riferisco alla Salerno-Reggio Calabria, erano stati assegnati a questa infrastruttura 1,5 miliardi di euro. Dal 2001 al 2008 non sono state assegnate risorse, ma sono state cantierate opere per 4,8 miliardi di euro. Questa è la realtà che ci consente di poter fare le affermazioni contenute nel mio precedente intervento, vale a dire sul suo completamento entro il 2012.

Le opere locali sono legate al patto di stabilità e abbiamo una quota di 73 miliardi di euro di debito pubblico annuo. Dobbiamo fare una riflessione sull'opportunità di annullare il patto. Il Ministro Tremonti non è d'accordo e credo che anche il Parlamento non lo sia, se si fa eccezione dei colleghi parlamentari che, quando si approva una finanziaria — l'ho fatto tante volte anch'io — cercano di ottenere risorse per il proprio territorio. È normale e fisiologico. Il patto di stabilità è noto e, nelle condizioni in cui versa l'Italia, mi sembra azzardato cancellarlo.

RAFFAELLA MARIANI. Signor presidente, ringrazio il Ministro per la disponibilità e anche per l'approccio, che vorremmo fosse lo stesso anche quando, a volte, ci confrontiamo con la maggioranza. Abbiamo cercato, pur comprendendo le ragioni della crisi, di chiedere coerenza rispetto alle questioni che si affrontavano da diversi mesi in questa Commissione.

In questo senso, per non parlare solo di risorse, ma anche di modalità che potrebbero accelerare e semplificare gli interventi, svolgo due brevi considerazioni. La prima riguarda il Piano casa. Da otto mesi

abbiamo per le mani questo tema, che consideriamo fra quelli fondamentali, anche nel settore dei lavori pubblici, per la ripresa economica e per fornire risposte a molte categorie sociali che, in questo momento, sono le più vessate da una situazione economica critica.

Quel Piano ha subito, con il passare dei mesi, diversi passaggi che l'hanno reso sempre meno trasparente, anche di fronte al Parlamento. Peraltro, ci troviamo in difficoltà a parlarne, perché non vogliamo affatto apparire come quelli che vogliono mettere sempre e comunque del loro, in termini localistici, nei provvedimenti del Governo. Tuttavia, nell'ultimo provvedimento del Governo, il decreto-legge anti-crisi, si è tolta addirittura l'intesa con le regioni nella valutazione del Piano casa e ciò ha messo in discussione alcuni investimenti che le regioni avevano già avalato.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Onorevole, lei era distratta, poiché nel mio intervento ho fatto questo riferimento.

RAFFAELLA MARIANI. Ho sentito il suo riferimento, ma volevo chiederle se tutto ciò non faccia perdere tempo, rispetto ad investimenti che, in alcuni casi, come lei sa, regioni di centrodestra e centrosinistra avevano già avviato nel campo delle politiche abitative e che avrebbero innescato meccanismi virtuosi.

Vengo velocemente all'altra questione. Abbiamo sentito il sottosegretario che si occupa del tema arbitrati affermare in Commissione che, entro gennaio, avrebbe portato una proposta di riforma su questo argomento. Abbiamo letto molte volte sulla stampa, ma ci risulta anche dalle analisi delle Autorità garanti, che il tema degli arbitrati e del contenzioso nelle opere pubbliche è uno dei principali fattori di ritardo per la realizzabilità delle opere stesse. Nel decreto-legge milleproroghe esiste una proroga ulteriore di circa un anno per la revisione degli arbitrati. Chi ha fatto già più di una legislatura, sa che questa modalità è stata utilizzata più volte da tutti i Governi che si sono suc-

ceduti. Riteniamo però che, in un momento in cui la cassa è vuota, forse sarebbe utile provvedere almeno a dare una semplificazione effettiva a queste regole, la stessa semplificazione che in alcuni casi è stata sostenuta da eminenti ministri e sulla quale saremmo disponibili a collaborare.

Ciò riguarda anche il suo riferimento ai quattro filtri, nella questione delle concessioni autostradali. Riteniamo che sia più utile trovare un filtro solo, più efficiente e più efficace, piuttosto che quattro filtri che allungano i tempi. Daremo la nostra disponibilità a trovare una nuova modalità.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sul Piano casa è avvenuta una lunga trattativa con la Conferenza Stato-regioni e soprattutto con la presidente Lorenzetti, che ha la relativa delega, al termine della quale abbiamo trovato l'accordo.

Non sono affezionato agli arbitrati, ma, a mio parere, se togliamo gli arbitrati e torniamo al regime ordinario, quindi alla magistratura, blocchiamo tutte le opere. Le ricordo, inoltre, che al Senato è stata approvata non solo una proroga fino al 31 dicembre, ma anche il dimezzamento del 50 per cento degli emolumenti previsti per gli arbitri. È giusto trovare un meccanismo, ma prego che non si torni alla magistratura, perché così facendo si bloccheranno le opere per anni.

SALVATORE MARGIOTTA. Signor Ministro, lei ha dichiarato con grande ottimismo, a proposito della possibilità di utilizzare fondi di privati, che questi ultimi chiedevano regole certe e tempi certi, che hanno avuto ciò che avevano chiesto e che quindi investiranno. Mi auguro che sia così, però vorrei sapere su che cosa fonda questo grande ottimismo.

La seconda questione riguarda il Mezzogiorno. Lei ha detto — su questo punto è intervenuto anche l'onorevole Nucara — che le percentuali non sono risolutive del problema. In parte posso darle ragione, anche se si dice che «i numeri sono argomenti testardi».

Le Ferrovie dello Stato spendono al sud, nell'ultimo anno, il 15 per cento dei

propri investimenti e non il 30, come da impegni.

La legge obiettivo, per quanto riguarda le opere effettivamente avviate e non quelle progettate o programmate, ha speso soltanto il 21 per cento dei fondi nel Mezzogiorno. Anche nei riferimenti che lei ha fatto relativamente ai Corridoi, forse mi sono distratto, ma non mi pare che abbia parlato del Corridoio 8, che è molto importante.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, ne ho parlato.

SALVATORE MARGIOTTA. Mi scusi, allora mi sono distratto. È stato detto da tutti che questo Governo - non è propaganda politica - ha assorbito 17 miliardi di euro dei fondi FAS in tutta una serie di provvedimenti: dall'ICI, fino addirittura all'articolo sull'aumento dei prezzi dei materiali da costruzione.

Si era avuta una buona idea, purtroppo poco realizzata dallo stesso Governo Prodi, consistente nel realizzare per i fondi FAS una programmazione sessennale, cioè una programmazione unitaria e non anno per anno, così da coprire l'intero arco di tempo 2007-2013.

Chiedo al Ministro se non pensa che questa potrebbe essere una buona idea anche per bloccarli. Se si realizzasse un programmazione sessennale, i FAS sarebbero bloccati e dedicati alle opere pubbliche per il Mezzogiorno e ciò rappresenterebbe un aiuto anche per il Ministero che lei cerca di onorare, cercando di ottenere tante risorse, nonostante il Ministro Tremonti.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non userei l'espressione «nonostante Tremonti». Non esiste un Ministro delle infrastrutture che non abbia avuto un contrasto con il Ministro dell'economia e delle finanze, non solo in Italia, bensì in tutto il mondo. È naturale che sia così.

Lei ha definito ottimista la mia dichiarazione. Può darsi, ma l'ottimismo fa bene anche alla salute. Sui privati esiste un

piano economico-finanziario asseverato, quindi se la proposta non fosse stata garantita, sarebbe stata bocciata in partenza. Ormai l'accordo è fatto, in un modo che non può venire meno.

Per il resto, sono d'accordo con lei. Tuttavia, bisogna trovare i meccanismi per arrivare a quanto lei propone. Chi governa, soprattutto, crede di aver individuato un percorso per risolvere un problema, ma poi arriva al confronto con il meccanismo, con le norme vigenti, con la burocrazia e alla fine anche con le risorse messe a disposizione dal Ministero dell'economia e delle finanze, cosicché anche la misura più normale diventa difficile da realizzarsi.

PRESIDENTE. Invito i colleghi che devono ancora prendere la parola, se possibile, a contenere la durata dei loro interventi, in quanto il Ministro deve allontanarsi per un impegno presso il Consiglio di Stato.

SERGIO MICHELE PIFFARI. Cercherò di rispettare l'invito del presidente, anche se non vorrei sembrare maleducato nei confronti del signor Ministro. Mi fa piacere aver sentito da parte sua l'impegno a recarsi una volta al mese a Torino per la Torino-Lione. Credo che abbiamo bisogno di tempi e impegni *stepwise*, mese per mese. Sarebbe una cosa buona se prendesse questo impegno anche per affrontare la questione del blocco infrastrutturale a Milano e dintorni.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*, Allude all'Expo?

SERGIO MICHELE PIFFARI. No, parlo delle infrastrutture in generale: dalle metropolitane alla questione Malpensa, alla tangenziale esterna milanese, come ho indicato nella nota.

Anch'io invito a rivedere la questione del patto di stabilità, limitatamente almeno a quelle opere già oggetto di accordo di programma, per le quali gli enti locali mettono una parte dei fondi, la regione un'altra e dove ANAS, (o RFI, o il Mini-

stero) mette la parte restante. In caso contrario, infatti, rischiamo di perdere anche le risorse già cantierate e di bloccare le opere perché gli enti locali non sono in grado di mettere a disposizione le risorse già di fatto impegnate all'interno di questi accordi.

Se potessimo avere la sua disponibilità, mensile o bimestrale, anche qui in Commissione, magari formuleremmo interrogazioni più dettagliate, entreremmo nel merito delle singole opere, come ho già fatto nella nota.

Temo che anche la rimodulazione del contratto dei servizi con ANAS o RFI porti ad abbandonare una serie di opere minori sulle statali e sulle reti ferroviarie, che invece erano attese da anni dagli enti e dalla popolazione del territorio: anche per quelle che sembravano a gara d'appalto a fine 2007, non si muove nulla, pur essendo arrivati al 2009, e la situazione mi preoccupa un po'.

Mi riservo di riassumere queste richieste con maggior dettaglio all'interno di un'interrogazione, o con altre modalità, in modo da riuscire a formulare risposte.

Anche sulla questione delle delibere CIPE siamo, di fatto, a fine febbraio, ma non possiamo avere conoscenza di cosa sia successo in dettaglio, quali impegni abbiano preso gli enti, chi sia stato chiamato in causa il 18 dicembre. Tutto ciò non ci aiuta sicuramente a compiere il nostro dovere, anche sul territorio.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*, In ogni caso, le

opere di Milano sono tutte incluse nei 16,6 miliardi di euro.

FRANCO STRADELLA. Sarò rapidissimo. Il Terzo valico è un po' come la classifica della Juventus: qualche volta è esaltante, qualche volta è deludente. Vorremmo avere notizie al riguardo.

CHIARA BRAGA. Signor Ministro, le chiedo se nei 16,6 miliardi evocati nella risposta all'onorevole Pifferi sono inclusi anche i finanziamenti per i secondi lotti delle tangenziali di Como e di Varese, ossia della Pedemontana.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per la Pedemontana, la risposta è sì e il Terzo valico... va avanti.

PRESIDENTE. Raccolgo la disponibilità del Ministro a partecipare a un'audizione dedicata al piano delle piccole opere e, nel ringraziarlo a nome di tutti i componenti della Commissione, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 10,40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 13 marzo 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

