



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

BOZZE NON CORRETTE

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
DI PIETRO SULLE LINEE PROGRAMMATICHE DEL SUO
DICASTERO

3^a seduta: martedì 27 giugno 2006

Presidenza della presidente DONATI

I testi contenuti nel presente fascicolo — che anticipa a uso interno l'edizione del Resoconto stenografico — non sono stati rivisti dagli oratori.

I N D I C E**Comunicazioni del ministro delle infrastrutture Di Pietro
sulle linee programmatiche del suo Dicastero**

PRESIDENTE	Pag. 3, 14, 16 e <i>passim</i>
BONADONNA (RC-SE)	33, 35, 36 e <i>passim</i>
BRUTTI Paolo (Ulivo)	14, 32, 43
CICOLANI (FI)	5, 13, 18 e <i>passim</i>
DI PIETRO, ministro delle infrastrutture	3, 4, 5 e <i>passim</i>
FLUTTERO (AN)	31
GRILLO (FI)	13, 20, 21 e <i>passim</i>
MANUNZA (DC-Ind-MA)	20, 23
MARTINAT (AN)	4, 26, 32
MAZZARELLO (Ulivo)	22, 37, 38 e <i>passim</i>
MONTALBANO (Aut)	14, 15, 34 e <i>passim</i>
MONTINO (Ulivo)	29, 30
PASETTO (Ulivo)	24
PROCACCI (Ulivo)	23, 28, 29
TREMATERRA (UDC)	44
VICECONTE (FI)	14, 30, 41
ZANDA (Ulivo)	16

Intervengono il ministro delle infrastrutture Di Pietro e il vice ministro delle infrastrutture Capodicasa.

I lavori hanno inizio alle ore 14,20.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del ministro delle infrastrutture Di Pietro sulle linee programmatiche del suo Dicastero

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del ministro delle infrastrutture Di Pietro sulle linee programmatiche del suo Dicastero.

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

Ringrazio innanzitutto il ministro Di Pietro per la tempestività con cui ha accolto il nostro invito.

I temi in agenda su cui la nostra Commissione desidera essere informata sono diversi e tutti di gran rilevanza. Partirei ovviamente dall'incidente sul cantiere dell'autostrada Catania-Siracusa che deve indurre a una gran riflessione e forse anche all'individuazione di azioni di merito da porre in essere per contrastare fenomeni di tal natura. Procederei successivamente con il tema dell'emergenza risorse, ANAS e Ferrovie che include una ricognizione sullo stato dell'arte della legge obiettivo. Il terzo tema all'attenzione della Commissione riguarda la fusione tra Autostrade e Abertis, ma più in generale le concessionarie autostradali. Il quarto argomento concerne il Codice appalti, peraltro già all'attenzione di questo ramo del Parlamento.

Ho rapidamente indicato i temi in agenda essendo gli stessi all'attenzione di noi tutti in quanto di gran rilevanza pubblica. A tal riguardo desideriamo apprendere direttamente dal Ministro come intende impostare le politiche del proprio Dicastero.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Signor Presidente, onorevoli senatori, vi ringrazio dell'attenzione che rendete a questo primo incontro del Ministro e del vice ministro Capodicasa con questa Commissione parlamentare, incontro al quale m'impegno a dare seguito per una puntuale e corretta informazione su tutto ciò che attiene alle vostre e alle mie competenze e responsabilità.

Rispetto ai temi posti all'ordine del giorno, vorrei innanzitutto fare una premessa: si sta parlando di un progetto infrastrutturale intermodale del Paese in riferimento al quale si possono immediatamente dare alcune indicazioni di principio e direttrici attraverso cui intendiamo muoverci.

In primo luogo, anche se è lapalissiano e ovvio dirlo, vale comunque la pena ripetere che tali infrastrutture sono necessarie. In secondo luogo, al di là dei problemi di merito di questa o di quell'opera, di questo o di quel finanziamento, della necessità di rivisitazione o meno dei progetti, nella precedente legislatura è stata improntata un'importante azione in favore del rilancio delle infrastrutture. Questo è ciò che ho potuto riscontrare all'interno del Ministero delle infrastrutture.

Dal momento che riteniamo che le infrastrutture sono e restano necessarie anche per il Governo di centro sinistra, abbiamo deciso di partire da quell'idea, per rivederla, revisionarla, modificarla secondo il programma del nostro Esecutivo, senza «buttare a mare» tutto ciò che è stato fatto.

MARTINAT (AN). ... «buttare via il bambino e l'acqua sporca».

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Non direi «il bambino e l'acqua sporca» perché significherebbe affermare già che è acqua sporca laddove la stessa magari non è tale. Sono semplicemente diverse impostazioni di un progetto, prevedibili nell'alternanza tra destra e sinistra.

Innanzitutto sto procedendo ad un'analisi puntuale dello stato dell'arte seguendo le seguenti tre direttrici di base: definire le opere che si è previsto di realizzare nelle varie programmazioni di settore, dalla legge obiettivo piuttosto che dalla legge ordinaria per giungere alle finanziarie; verificare lo stato delle opere e, infine, quello dei finanziamenti. Questo per fare la fotografia della situazione attuale. Da qui intendiamo partire per costruire, come Governo, un nostro progetto infrastrutturale che, in relazione a quanto precedentemente previsto, intende fare un'opera di «*adde et tolle*» e di risistemazione, nel legittimo diritto-dovere di assumersi le proprie responsabilità.

Il dato di fatto da cui partire è il seguente: opere in corso già appaltate (per intenderci, quelle in cui vi è già l'operaio con la pala in mano); opere appaltate ma i cui lavori non sono ancora iniziati; opere assegnate ma non ancora appaltate; opere individuate con l'indicazione a bilancio delle reperibili ipotesi di finanziamento, ma non ancora messe a progetto; opere indicativamente disegnate ma di cui non vi è altro sviluppo. Nella legge obiettivo, ad esempio, vi sono anche alcune opere approvate dal CIPE sotto il profilo tecnico. È un'impostazione utile, atteso che per compilare un *puzzle* servono pezzi magari non immediatamente disponibili ma rinvenibili in un secondo momento. Sotto quest'aspetto, abbiamo effettuato una ricognizione dalla quale sono emerse notevoli discrepanze tra cassa e competenza e, con riferimento alla competenza, tra quanto realmente collocato a competenza e quanto effettivamente necessario per realizzare l'opera.

CICOLANI (FI). Cosa intende per notevoli discrepanze tra cassa e competenza?

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Le cito un esempio concreto di cui deposito agli atti della Commissione la relativa documentazione per essere più chiaro, dal momento che nella stessa sono riportate tabelle difficili da spiegare in forma orale. Proprio con riferimento al piano infrastrutturale ferroviario, per realizzare un certo insieme di opere è stata prevista una diminuzione nell'arco degli anni delle risorse finanziarie. Nel 2002, ad esempio, per gli investimenti ferroviari erano stanziati 3,718 miliardi di euro di cui però il Tesoro ha versato alle Ferrovie solo 641 milioni. Ad ogni modo, ripeto, consegno agli atti la documentazione affinché possiate visionarla: i numeri non sono contestabili e questa è, come si suol dire, la coperta troppo corta delle Ferrovie.

Sempre con riferimento alle Ferrovie consegno il relativo documento di sintesi, onde non annoiarvi sulle singole opere. Al riguardo mi preme precisare che mi occupo di tutto ciò che è il piano RFI-ITALFERR, perché a seguito dello spaccettamento del Ministero io seguo la parte relativa alle infrastrutture mentre il collega Bianchi quella concernente la mobilità e segnatamente Trenitalia. Se mi chiedete cosa penso dello spaccettamento vi rispondo che sono sempre stato contrario, me ne dispiaccio; ma essendo stata compiuta questa scelta, devo impegnarmi in tal senso.

Premesso questo, con riferimento alle opere di mia competenza, ad oggi vi è una differenza di cassa nel senso che mancano le risorse necessarie per fare fronte a tutte le opere, e non solo di quest'anno, tenuto conto che gli impegni di cassa di quest'anno sono stati rinviati all'anno successivo. Oltre a quanto già versato, per il 2006 vi è una necessità di cassa di 5,100 miliardi di euro, di cui 3 miliardi per la rete convenzionale e 2,100 miliardi per la rete ad alta velocità. A ciò si aggiunge un altro miliardo e mezzo circa di necessità di cassa in conto economico per far fronte al contratto di programma e agli interessi. Quali sono le opere in questione, che necessitano...

CICOLANI (FI). Come ordine di grandezza, in base all'accordo di programma, si tratta di 500 milioni di euro?

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Secondo l'accordo di programma si tratta di 901 milioni; gli interessi sono pari a 618 milioni, per un totale di un miliardo e 519 milioni. Consegno tutta la documentazione nonché l'elenco complessivo delle opere, con la relativa individuazione tecnica (ad esempio, costruzione di un impianto ad Alessandria, di un nuovo impianto a Genova Sampierdarena, raddoppio della tratta Termoli-Lesina, Ortona e il PRG di Foggia, e via discorrendo). Si tratta, in poche parole, di un elenco infinito di opere in corso, suddivise nei seguenti termini: opere solo con progetti preliminari; opere di cui vi sono solo studi di fattibilità; opere per cui esiste una progettazione definitiva; opere contrattualizzate ma con cantieri da aprire; opere con i lavori in

corso. Per ognuna di esse sono indicate le risorse necessarie per l'una e per l'altra e quanto manca alla cassa. Mi è sembrato opportuno mettere innanzi tutto a vostra disposizione questi documenti per mettervi in condizione di contestare, contrastare, discutere di ciò di cui ora stiamo parlando anche in un'altra occasione, e lo farei ben volentieri. Ovviamente sono indicate sia le opere di cui alla legge obiettivo sia quelle di cui alla legge ordinaria.

Sulla falsa riga delle Ferrovie, ho effettuato una ricognizione anche sul sistema viario. Non ho potuto invece procedere in tal senso per il sistema portuale, aeroportuale e metropolitano dal momento che, essendo ancora in corso lo spaccettamento, non si sono ancora costituiti gli uffici preposti a trasmetterci la relativa documentazione. Naturalmente io e il collega Bianchi riferiremo in Parlamento sul punto.

Come sapete, la legge obiettivo prevede opere ferroviarie e stradali. Le opere ferroviarie sono divise in alta velocità e rete ordinaria mentre per quanto riguarda il sistema stradale vi è un'indicazione opera per opera (ad esempio, autostrada Salerno-Reggio Calabria, lavori di ammodernamento nel tratto che va dal chilometro *tot* al chilometro *tot*, stato del progetto, risorse necessarie, impegnate e mancanti, le varie delibere, gli importi ancora da finanziare). Si tratta di dati importanti e positivi perché l'autostrada Salerno-Reggio Calabria va assolutamente completata, visto che le risorse non mancano e si è in fase di gara.

Ripeto, con riferimento alla legge obiettivo, in questa fase sto indicando le opere dividendole tra opere già appaltate e opere già in corso che è difficile pensare di non realizzare, soprattutto se si tiene conto che per alcune di esse i lavori sono ormai stati realizzati al 90 per cento. Peraltro, in tutta onestà devo dire che ad oggi non ho ancora visto opere in corso – come si suol dire con la pala in mano – inutili. Nel caso invece di opere appaltate per le quali non sono ancora iniziati i lavori rispetto al programma del centro sinistra vi sono delle diversità. Mi riferisco, ad esempio, al Ponte sullo stretto di Messina il cui appalto è stato vinto dal Gruppo Impregilo ed è stato anche concluso il contratto, il che produce una serie di conseguenze. Certamente si discuterà del Ponte sullo Stretto di Messina come della TAV. Al riguardo faccio presente che molte opere producono effetti giuridici e tante altre no, a prescindere dal fatto che siano realizzate o meno. Ovviamente le opere fatte hanno un rilievo maggiore in quanto i soldi non solo sono stati impegnati ma in parte sono stati anche spesi e in altra parte devono ancora esserlo, ad esempio perché è stata realizzata l'impiantistica ma i piloni sono ancora in strada. Intendo con ciò dire a tutti che prima di affermare che le opere non si fanno bisogna pensarci due volte. Ad oggi, di opere inutili con piloni in mezzo alla strada non ne ho viste; se qualcuno ha qualche segnalazione del genere da farmi, lo facesse per tempo, perché dovremo valutare se sia meglio togliere il pilone o far costruire la strada; si tratta comunque di situazioni che necessitano di una valutazione. Come rilevava un collega parlamentare alla Camera, quando si parla di un piano infrastrutturale del Paese non si ragiona di anno in anno e nemmeno di legislatura in legisla-

tura: buona parte delle opere che il centro destra ha messo in piedi nascevano da impostazioni del centro sinistra che, a sua volta, le aveva ereditate da vecchie impostazioni della Democrazia cristiana.

Credo che nessuno possa negare la necessità di realizzare la Salerno-Reggio Calabria, proprio perché se ne discute da quarant'anni; anzi sarei onorato di riuscire a portarla a termine perché è figlia di tanti padri, nell'inefficienza come nell'efficienza.

La documentazione che vi ho consegnato ha la caratteristica di far vedere i tipi di opera su cui è bene che la Commissione si interroghi in ordine ai consigli da dare al Governo, con il quale è comunque opportuno che interloquisca, stanti le diverse tipologie di opere. Laddove andremo a ridisegnare il piano, lo riformuleremo tenendo conto anche di quello che è stato già realizzato e di ciò che comporta enormi conseguenze. Un esempio: si può decidere se realizzare o meno il Ponte sullo Stretto di Messina, è bene deciderlo e lo si può fare tranquillamente, visto che non è stato ancora realizzato. Il problema è sapere esattamente quanto costa tale opera a seconda del momento in cui la si vuole fermare e del tipo di operazione che si vuole realizzare: un recesso *ad nutum* ha un costo, un recesso ad esito del progetto ha un altro costo, un proseguimento dell'opera ne ha un altro ancora. Quindi, bisogna tenere presente tutto ciò e valutare quale sia la fase migliore per fermarsi o per andare avanti, considerando anche che i Governi passano e le opere restano. Questo è il dato di fatto e ho voluto segnalarvelo. Come sapete, affronto quest'esperienza con spirito totalmente laico.

Quanto alla legge obiettivo, mi sono solo permesso – come operazione «politica» – di riportare all'interno del Ministero e delle strutture territoriali competenti tutte le attività di istruttoria da una parte e di verifica dall'altra. Come sapete, la legge obiettivo prevede che le istruttorie su ogni progetto siano fatte da un'apposita struttura «di missione»; dall'altra parte, un insieme di commissari straordinari hanno il compito di verificare l'attuazione delle opere con potere anche sostitutivo nel caso in cui qualcuno blocchi l'opera. In realtà, la legge obiettivo prevede, attraverso queste due strutture, che deve esserci chi istruisce l'opera e chi la verifica, il che mi sembra del tutto normale. Ebbene, una responsabilità governativa che mi sono assunto è quella di affermare che tutto questo è giusto ma se tutto ciò è fattibile all'interno del Ministero è bene farlo in tale ambito senza ricorrere all'esterno. Una verifica puntuale di tutto questo ad oggi porta ad accertare che la parte istruttoria ha bisogno ancora di un supporto esterno, mentre la parte di verifica non ne ha molto bisogno.

Quindi, dal 30 giugno di quest'anno riconsegneremo tutte queste funzioni di verifica ai vecchi provveditorati che già lo fanno d'istituto. Qualcuno potrà osservare che lo fanno meglio gli altri. Ebbene, evitiamo ogni polemica e mettiamoci una pietra sopra, perché sui commissari straordinari credo si apra una pagina poco trasparente con riferimento all'utilizzo improprio di denaro, soprattutto perché ad ognuno di essi venivano pagate centinaia di migliaia di euro: corrispondere 730 milioni di euro l'anno ad ogni commissario straordinario mi sembra veramente esagerato. Soprattutto

tutto, ciò mi pare esagerato se alcuni di essi sono stati nominati (se è vero, come credo lo sia) perché gli esterni sarebbero più bravi degli interni, non so se vi è chiaro. Nel Ministero, però, sono stati collocati in aspettativa alcuni funzionari, che pure avrebbero potuto svolgere tale lavoro in quanto esperti; constatata, a questo punto, l'assenza di esperti all'interno dell'amministrazione del Ministero, sono stati assunti, come esterni, quegli stessi funzionari precedentemente collocati in aspettativa. Mi sembra vi sia qualche problema: stiamo parlando, come si suol dire, di bassa cucina; in questo caso la politica non c'entra affatto. Si tratta addirittura di circa 6 milioni di euro buttati via così. Non appena ho avuto contezza di tale situazione, mi è sembrato preferibile, e più corretto, far riprendere ai funzionari assunti come esterni le proprie funzioni, per poi conferire loro l'incarico, questa volta da interni, di svolgere lo stesso lavoro, pagandoli, però, come dipendenti. Questo, per quanto riguarda le ferrovie.

Anche nel caso dell'ANAS abbiamo effettuato una verifica, riguardo non tanto al progetto nel suo complesso, ma alle opere in cantiere e a quelle appaltate ma non ancora in cantiere. A tal fine, l'ANAS ha bisogno, nell'immediato, di più di un miliardo di euro, perché in caso contrario si rischia di rimanere nei cantieri con la cosiddetta pala in mano, nel senso che non si può più procedere ad effettuare i pagamenti. Consegno agli atti della Commissione anche quest'altro elenco riguardante l'ANAS.

Prima di proseguire ulteriormente nella mia esposizione su questa società, in merito alla quale aggiungerò successivamente qualche altro elemento, desidero sottoporre alla vostra attenzione altre due questioni, riguardanti il sistema delle autostrade e del codice degli appalti.

Per quanto concerne quest'ultimo punto, come sapete, è in corso un'accesa discussione fra chi vuole che il codice entri in vigore per intero, chi vuole che entri in vigore gradualmente e chi vuole bloccarlo. Resta il fatto che il Governo, dopo aver valutato la situazione nel suo complesso, ha deciso di operare un rinvio selettivo delle norme facoltative del codice degli appalti (norme che non sono obbligatorie per la normativa europea; tutto quanto deriva da una direttiva europea prenderà il via il 1° luglio).

È stato, dunque, proposto il rinvio di alcune delle norme facoltative in due modi. In primo luogo, questa mattina è stato formulato un emendamento governativo al decreto-legge sulla proroga di termini per l'emanazione di alcuni atti, che già presenta tale situazione. In secondo luogo, è stato emanato nell'ultimo Consiglio dei Ministri un decreto correttivo che sarà qui discusso e che è di base, avendone interpretato il senso proprio come prevede la norma: il Governo avanza una proposta che le Commissioni valutano, fornendo suggerimenti, integrazioni, soppressioni, modifiche. Il decreto correttivo finale terrà in gran considerazione le valutazioni e le indicazioni provenienti sia dalle Commissioni parlamentari sia dalle altre autorità competenti. Alla fine, abbiamo deciso di operare in tal modo.

Per quanto riguarda il sistema autostradale, desidero riassumere molto brevemente la situazione, peraltro già ampiamente sviscerata. A seguito della decisione dei soci di maggioranza, la società Autostrade per l'Italia – in capo alla quale vi è la concessione fornita dall'ANAS per conto del

Ministero dell'economia – ha deciso di dar vita ad una fusione per incorporazione con Abertis.

Non appena ci è stata comunicata, seppure in ritardo, tale fusione, il primo punto che ha attirato la mia attenzione, e sul quale ho riflettuto, è se ci convenga o meno e quali garanzie abbiamo rispetto agli investimenti, alla solidità dell'impresa, alla qualità dei lavori da effettuare, alla manutenzione delle strade e, comunque, alle tariffe.

In merito a tale questione, è nata un'interlocuzione continua tra noi, l'ANAS e Autostrade, per decidere esattamente quale soluzione potesse essere praticabile. L'ANAS e Autostrade si sono incontrate più volte senza raggiungere però un accordo, nel senso che le proposte che, con il mio Ministero, ho formulato per loro, tramite ANAS, su uno schema operativo (che consegno), sono state in parte disattese dal documento propositivo che queste ci hanno inviato. Allo stato, dunque, vi è un dibattito in corso; stiamo attraversando una fase dialettica – questo è il concetto di fondo –, perché le proposte avanzate da ANAS e Autostrade non rispondono allo schema operativo da noi predisposto (alla documentazione che consegno allego come promemoria, in una nota d'ufficio, lo schema operativo e le proposte delle due società, onde evidenziarne le differenze).

Sempre per quanto concerne tale questione, vi è anche un altro problema che, nonostante sia di merito, non deve far perdere di vista la problematica di carattere più generale: una volta elargite tali concessioni, dobbiamo ritenere di aver dato, chiavi in mano, ad una società 3.000 chilometri di strade italiane e, conseguentemente, il monopolio privato della mobilità in Italia sul sistema infrastrutturale, senza alla fine poter fare più nulla? Questo è il quesito di fondo, sul quale ho chiesto il parere al Consiglio di Stato, che mi ha risposto che è necessaria l'autorizzazione. In tal caso, cambia tutto.

Pongo dunque a me e a voi un ulteriore quesito: quest'autorizzazione è una valutazione di mera legittimità o tiene conto anche del merito? E se deve tener conto del merito della vicenda, questo deve essere riferito solo a se stesso, ossia alla proposta in sé, o deve essere anche comparativo? In altri termini, quando vi è un momento di verifica pubblica sull'opportunità che tale concessione resti così com'è, se non quando qualcuno la vuole rimettere in discussione, addirittura ad esempio il diretto interessato, (posto che potremmo farlo semplicemente alla sua scadenza, visto che abbiamo firmato un atto concessorio che ha valore vincolante per tutti) e salvo che non vi siano gravi inadempimenti per tutti gli altri? Il problema da esaminare nel momento presente è quali siano le prescrizioni e se vi sia la possibilità di una rivisitazione e quindi di un quinto atto aggiuntivo alla convenzione della concessione di cui gode Autostrade per l'Italia. Ciò equivale a dire che, volendo mettere in atto tale operazione, si potrebbe cogliere l'occasione per rivedere completamente la concessione, che a suo tempo fu fatta *in house*, e che lo Stato forniva all'ANAS in quanto ente pubblico. Tale concessione era a tal punto *in house*, che non si è tenuto conto di tante prescrizioni di garanzia e salvaguardia del bene pubblico.

Mi avvalgo di un esempio per chiarire il concetto: quando si deve costruire un'autostrada, si dà luogo ad una serie di espropri. L'autostrada è, così, una parte del terreno espropriato: tutti i sedimi rimanenti sono demaniali, cioè dello Stato (non certo di Autostrade), e su essi si fa di tutto e di più (cartelloni pubblicitari, pompe di benzina, ristorazione, a volte veri e propri «cocomerari» per strada, svincoli, come si suol dire: chi più ne ha, più ne metta). Tutto questo produce – e produceva già da prima – corrispettivi da subconcessione, che andavano alla Autostrade, quando la stessa era un ente pubblico, e che ad essa sono rimasti anche ora che è diventata di proprietà di Benetton. Tutto ciò non mi pare corretto, perché per esporre un cartellone pubblicitario in un Comune si paga una tassa comunale, mentre per esporlo in autostrada si paga Benetton, ovunque lo si esponga. Mi sono servito di questo esempio per sottolineare come vi sia la necessità di rivedere con il citato quinto atto aggiuntivo tante clausole e clausolette. Ma vi è soprattutto un altro aspetto da ricordare: è stato previsto un piano di investimenti per cui la società Autostrade deve realizzare *tot* investimenti l'anno. È vero. Resta il fatto che non è riuscita a farlo, tant'è vero che adesso vi è un credito di investimenti di 2 miliardi di euro in capo a tale società, che si giustifica asserendo che la responsabilità non è sua, non essendole stata concessa l'autorizzazione. Quello che però non è corretto è che essa abbia mantenuto tali fondi per utilizzarli in finanza speculativa o mera finanza. Soprattutto non va bene se si vende la società, perché poi non si sa dove vanno a finire queste risorse finanziarie. Oggi può acquisirle un grande colosso come Abertis, domani invece un «furbetto del quartierino» potrebbe acquisirne la cassa: e sono soldi veri, 2 miliardi di euro che il cittadino italiano ha pagato con le tariffe e che sono, come si suol dire, già in pancia di Autostrade. Andrebbe previsto un meccanismo per il quale le disponibilità, mano a mano che maturano, confluiscono in un fondo vincolato onde evitare che seguano sorti differenti.

Dunque, molte sono le questioni da rivedere. Più in generale ci sono 25 concessionari con 25 concessioni diverse, ognuno dei quali ha tirato l'acqua al proprio mulino. Il caso di Autostrade è tutto sommato il meno problematico, mentre ve ne sono alcuni davvero delicatissimi, ad esempio quello della concessione relativa alla tratta Roma-L'Aquila. Ho fissato per il prossimo 4 luglio una prima riunione con tutti i concessionari, ANAS e il Ministero dell'economia, perché credo sia necessario rivedere insieme l'impalcatura delle concessioni dopo 10 anni di esperienza, senza criminalizzare nessuno, tenuto conto che un po' di concessioni sono state fatte dal centro destra e un altro po' dal centro sinistra. Si tratta piuttosto di condurre una revisione del sistema delle concessioni, essendo giunto il momento di una riscrittura dello stesso, consultando tutte le parti interessate.

L'idea è arrivare a un capitolato generale che valga per tutte le concessioni e a un capitolato speciale valevole caso per caso, in cui prevedere gli investimenti da fare e le caratteristiche specifiche degli stessi, in modo da regolamentare il sistema concessorio.

Alcune concessioni sono state inizialmente date per 100 chilometri e poi, con successiva variazione, per altri 300 chilometri. In realtà, in quei casi si è trattato di una nuova concessione, avvenuta senza gara, con la scusa di fare una variante. Non si può però estendere una concessione di 3 o 4 volte rispetto alle previsioni iniziali, sostenendo che si tratta di una semplice modifica dei termini concessori: in verità è una nuova operazione per la quale si dovrebbe aprire una nuova procedura di gara.

Pertanto, tutti dovremmo impegnarci ad arrivare alla definizione di una concessione quadro che possa valere per tutti. In tal senso il luogo più importante deputato a discuterne è proprio questo, trattandosi di normative. Vi sottopongo tale questione, chiedendovi se non valga la pena in quest'occasione di rivederla.

Resta comunque il fatto che, in tutto questo bailamme, si sono scordati di presentare la richiesta di autorizzazione. Un esempio: per il rilascio della licenza di caccia si presenta una domanda per ottenere l'autorizzazione, allegando copia dei documenti richiesti. Ad oggi nessuno ha presentato nulla, speriamo che ciò avvenga nei prossimi giorni. Tutti hanno parlato dei massimi sistemi, hanno fatto grandi incontri, ma nessuno ha presentato una domandina contenente una puntuale richiesta, allegando i documenti necessari. Quando ciò avverrà, essendo necessaria l'autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e di quello dell'economia, dovrà ovviamente svolgersi un'istruttoria. Non è dunque una questione di giorni e la scadenza del 30 giugno è del tutto ininfluente ai fini pubblici. Si tratta, inoltre, di un atto di parte: è l'assemblea che chiede al *management* di procedere alla fusione, che avviene però quando si giunge dal notaio. Ai nostri fini, nonostante si continuino a sottolineare le date di scadenza del 30 giugno e del 30 luglio, si tratta di riferimenti del tutto indifferenti. Possiamo cominciare a ragionare su questo punto il giorno in cui sarà presentata la richiesta di autorizzazione.

Di contro una data per noi fondamentale è il giorno in cui si procederà tecnicamente alla fusione, vale a dire quanto si andrà dal notaio, perché a quella data o sarà già stata concessa l'autorizzazione o si dovrà notificare non già un provvedimento di revoca ma solo la presa d'atto della decadenza, essendo venuto a mancare un presupposto necessario all'esistenza.

Se impostiamo i termini della questione su un piano tecnico giuridico di questo tipo, non priviamo in alcun modo la Società Autostrade della possibilità di realizzare la propria operazione. Ribadisco che la data del 30 giugno è del tutto indifferente per le nostre esigenze pubbliche; piuttosto quando presenteranno la proposta, procederemo a una valutazione che, a mio avviso, è anche di merito e non soltanto di fattibilità in termini giuridici, visto che su questo piano certamente lo sarà. In particolare, occorre valutare la convenienza della proposta e nel caso in cui non sia conveniente è necessario fare due operazioni: innanzitutto chiedere un quinto atto aggiuntivo per avere più garanzie e, in secondo luogo, verificare se non vi siano soluzioni diverse più favorevoli, perché, ove esistessero, non faremmo l'interesse pubblico. Si pensi, ad esempio, al caso in cui

qualcuno chieda di realizzare, con le stesse somme, 5 miliardi di investimenti in più. Si tratta di un esempio volutamente provocatorio per evidenziare come l'autorizzazione comporti in sé una valutazione di merito.

Un'ultima considerazione per poi passare ad un profilo un po' più delicato, anche se mi limiterò a parlare solo di quello che non tocca la sfera personale di determinati soggetti per i quali potrebbero ravvisarsi responsabilità in diversa sede. Eviterei perciò di fare nomi e cognomi, a meno che non ne venga fatta richiesta, nel qual caso spetterà a voi valutare l'opportunità o meno di procedere in seduta pubblica, trattandosi di fatti per cui possono esservi responsabilità di tipo contabile e probabilmente anche giuridico in capo a determinati soggetti. Ho cercato solo di descrivervi il quadro generale, non esistendo in verità un quadro apocalittico; in caso contrario ve lo avrei detto.

Stiamo riscontrando la mancanza di fondi, come avete visto, in tanti comparti. Per la verità non si tratta di nulla di sconvolgente, atteso che la stessa legge obiettivo prevedeva in alcuni casi l'approvazione in via tecnica e non in via finanziaria di alcune opere. In sintesi, era dato per pacifico che per tante opere non vi erano le risorse finanziarie necessarie per realizzarle. Ciò è drammatico, ma è un problema politico che lascio al dibattito politico; voglio fare il Ministro e occuparmi di realizzare le infrastrutture che servono al Paese – e lo decide il Parlamento – nei limiti però in cui mi vengono date le risorse necessarie per realizzarle. Un Ministro non deve mai spendere soldi che non gli sono stati dati, perché se lo facesse commetterebbe un'azione politica indebita ed illegittima di cui dovrebbe rispondere.

Con riferimento alla situazione ANAS abbiamo potuto accertare, a seguito di documenti acquisiti, audizioni svolte e riscontri effettuati, che non vi è corrispondenza nella documentazione societaria fra quanto risultante dal bilancio e quanto effettivamente investito. In sostanza, da una serie di accertamenti svolti e di documenti acquisiti, è risultato che tutta l'operazione è avvenuta nel dicembre 2002 quando, come sapete, l'ANAS si è trasformata da ente pubblico in società per azioni, divenendo una società privata che opera in regime di diritto privato, con tutte le conseguenze che ciò comporta.

In quel momento si è innanzitutto verificato a quanto ammontassero i residui passivi, vale a dire quante opere e quante appostazioni di competenze finanziarie erano state previste nel corso della stratificazione degli anni passati. Sono stati individuati ben 12 miliardi e mezzo di residui passivi. Una verifica su tali fondi ha portato alla constatazione che per 6,6 miliardi di euro vi era un vincolo di lavori in corso ma per 4,475 miliardi non si era mai progettato alcunché; vi erano sì appostazioni, risorse finanziarie previste, ma non si erano mai fatti lavori né bisognava farne. Si rimetteva quindi nel disponibile delle casse dell'ANAS 4,475 miliardi di euro; sulla base di questo bilancio attivo è stato chiesto il da farsi ai Ministri competenti delle finanze e dei lavori pubblici. Nella scorsa legislatura è stato varato il cosiddetto programma straordinario degli investimenti 2003-2005, poi chiamato contratto di programma triennale 2003-2005. In

altri termini, visto l'avanzo suindicato, corrispondente a circa 9.000 miliardi di vecchie lire, si è deciso di fare un programma straordinario di opere pubbliche e sono state date disposizioni (non so secondo quale formula, se con una legge apposita o meno) all'ANAS di utilizzare questi soldi e di definire un contratto di programma per opere straordinarie per il periodo suindicato.

Ottenuto il via libera, l'ANAS ha iniziato a realizzare i lavori previsti nel suddetto programma; ora vi sono opere assegnate, appaltate, solo studiate e progetti, così come accade secondo il normale *iter*. Tuttavia, nessuno ha comunicato alle strutture preposte dell'ANAS che dei 12 miliardi e mezzo di euro iniziali erano rimasti soltanto 6,6 miliardi, dal momento che la restante parte era stata stornata, perché non utilizzata, per realizzare alcunché. In tutte le loro strutture periferiche e centrali, l'ANAS ha comunque provveduto alla realizzazione delle opere già assegnate. Questo è il dato di fatto, delicato e grave sotto l'aspetto societario.

CICOLANI (FI). Quindi, hanno speso soldi che non c'erano?

GRILLO (FI). Signor Ministro, è in possesso del documento cartolare di chi ha provveduto a estinguere questi residui? Sa dirci il tipo di residui a cui lei fa riferimento? Come lei sa, esistono tre tipi di residui nel bilancio dello Stato.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Quest'operazione è stata da ultimo richiesta, su mia istanza, dalla stessa ANAS allo studio del professor Laghi, se non sbaglio.

GRILLO (FI). Lei sta dicendo che un bel giorno del 2002 vi erano 12 miliardi di euro di residui, di cui magari ci farà sapere poi il tipo; alcuni facevano riferimento a opere che sono partite, altri no. Poi, evidentemente le strutture dell'ANAS non si sono accorte che parte di questi residui non erano più disponibili.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Non so se non se ne sono accorte.

GRILLO (FI). Vorrei sapere se è in possesso della lettera con cui il Tesoro comunica al Ministro delle infrastrutture che quei residui non ci sono più.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Sì, abbiamo acquisito anche questa documentazione. Il problema è che il Ministro del tesoro ha comunicato che i residui non c'erano più sulla base di quello che aveva riferito l'ANAS. Ognuno ha scaricato sull'altro le responsabilità.

GRILLO (FI). Non è così!

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Mi perdoni, ma a questo punto mi viene da chiederle: se non è così, perché lei lo sa? (*Commenti dai banchi del centro destra. Ilarità.*) Mi apre una finestra.

MONTALBANO (*Aut.*). È una richiesta di approfondimento, non da magistrato. Il Ministro, nell'interloquire, chiedeva un approfondimento: mi sembra legittimo.

PRESIDENTE. Senatore Grillo, quando interverrà, avrà modo di formulare le sue domande.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Questa è una questione importante, ha ragione il senatore Grillo: l'aspetto delicato di tutta questa vicenda è che non si riesce a capire ancora oggi chi è stato il *dominus* di questa storia, perché si dispone di tanta documentazione in cui ognuno scarica le responsabilità sull'altro. Le affermazioni acquisite sino ad oggi e messe per iscritto provengono anche da membri del consiglio di amministrazione, da direttori generali, da responsabili veri e propri della contabilità e del patrimonio dell'ANAS. Non sono certo mie fantasie; io ve le riporto alla luce di documenti e dichiarazioni acquisiti. Detto questo, ancora oggi ognuno scarica le responsabilità sull'altro. È ovvio che di tutto questo non mi posso occupare io, tant'è vero che proprio questa mattina ho trasmesso gli atti alla Corte dei conti e non solo.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Che significa non solo?

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Innanzitutto al Ministro dell'economia che, in quanto socio di questa spa, ha il dovere di sapere. Il fatto grave è che nelle appostazioni contabili, nelle comunicazioni sociali e nei bilanci di questi ultimi anni è risultato che si poteva mettere in cantiere una serie di opere i cui finanziamenti invece erano già stati individuati per altre opere. Ancora oggi resta difficile, nonostante un incarico specifico in tal senso, individuare quali sono le opere, fare un'esatta distinzione tra di esse – come sapete, «*pecunia non olet*» –, capire quali erano previste come non più cantierizzabili e che invece sono state cantierizzate. Nella contabilità dell'ANAS, a livello sia territoriale sia centrale, è ancora tutto confuso. Si sta procedendo già da alcuni mesi ad una verifica puntuale, opera per opera, per sbrogliare la matassa. Ad oggi, però, la situazione è grave e delicata per la ragione fondamentale che all'ANAS mancano le risorse in quanto, nel corso degli anni, si è dato corso a un programma straordinario di interventi con fondi già stanziati per altri interventi.

VICECONTE (*FI*). Signor Ministro, ciò significa che con gli stessi soldi si realizzavano due progetti contemporaneamente?

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Esattamente.

MONTALBANO (*Aut.*). Ma è gravissimo.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Così risulta dalla documentazione acquisita e da dichiarazioni rese a noi da diversi soggetti facenti parte sia del consiglio di amministrazione sia della contabilità.

Di questo fatto molti esponenti del *management* dell'ANAS erano a conoscenza quanto meno dal novembre 2004, data in cui il responsabile della contabilità ha fatto presente che qualcosa non andava. Sono riusciti ad andare avanti utilizzando come partite di giro le risorse magari destinate ad un capitolo diverso, impiegandole per le emergenze precedenti. Si è ora giunti all'imbuto e stanno emergendo i pagamenti da effettuare con riferimento sia al programma straordinario sia alle opere già individuate in ordine ai residui passivi. Ovviamente, i soldi sono sempre quelli e o si effettua un pagamento o un altro. Questo è il dato di fatto e questa responsabilità coinvolge le comunicazioni sociali, il bilancio, e quant'altro. E di questo non si possono non informare la Corte dei conti e la procura della Repubblica, perché bisogna accertare i fatti.

Il problema delicato è un altro e vi prego di ascoltare. Si sta parlando di circa 3 miliardi e mezzo di euro che, se si aggiungono tutti gli altri elementi di valutazione indicati (maggiori costi per opere già previste, ulteriori oneri da programmare, minori entrate rispetto ai piani iniziali di finanziamento), superano i 4 miliardi. Alla fine, secondo una stima prudentiale, l'esposizione debitoria dovuta a questa duplicazione di appostazioni è superiore, o potrebbe essere superiore, al patrimonio netto dell'ANAS. Si è dunque in presenza di una situazione delicata, perché si determina la necessità per l'azionista di un immediato ripianamento. In poche parole, come voi mi insegnate, in presenza di una situazione del genere bisogna, come si suol dire, «portare i libri in tribunale».

VICECONTE (*FI*). In pratica, si sarebbero realizzate opere doppie con i soldi con cui se ne poteva fare una sola e vi sono debiti in realtà non pagati per mancanza di fondi.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. È così, questo è il problema. Tutto ciò che è a scadenza o in conto cassa è dovuto a un insieme di opere riguardanti il contratto di programma 2003-2005 e più precisamente quello che era classificato come residuo passivo e ciò che era invece classificato come opera da fare in via passiva. Il risultato però (lo ripeto ancora una volta, forse mi sono spiegato male) è che oggi esiste il concreto rischio che il patrimonio netto dell'ANAS sia inferiore al debito consolidato. Per questa ragione ho scritto all'azionista, in primo luogo, di ripianare o di portare i libri in tribunale, perché a questo lo obbliga la legge trattandosi di una società per azioni. In secondo luogo, dovendo ripianare la situazione, ho chiesto dei fondi per fare fronte nell'immediato allo sbilanciamento negativo in cui l'azienda si trova e quanto meno i fondi necessari per riportare il patrimonio netto ad un valore superiore al debito consolidato.

Vi è poi un quesito di merito che vorrei sottoporre alla vostra attenzione: consegniamo questi soldi allo stesso *top management* sotto la cui gestione si è verificato tutto ciò? Poiché ritengo si sia in presenza di una questione estremamente delicata, ho chiesto all'azionista di provvedere, contestualmente o almeno un minuto prima, al commissariamento dell'ANAS.

È chiaro – ed è la parte che evito di esplicitare oltre – che se tutto questo è potuto avvenire, all'ANAS vi è stato qualcuno che ha voluto che tutto ciò si verificasse e che aveva il potere per chiedere a quel consiglio di amministrazione o comunque a quel *management* di prendere quelle decisioni. Il consiglio di amministrazione, in quanto tale, non è stato mai avvisato. Quindi, qualcuno ha operato in perfetta autonomia, dal momento che al consiglio di amministrazione arrivano solo i documenti. Bisogna dunque verificare chi ha costruito i documenti in quel determinato modo e se lo ha fatto per eccesso di zelo, per voglia di lavorare, per obblighi politici e quant'altro.

Un altro aspetto da segnalare: prima che l'ANAS diventasse società per azioni, vi è stata l'esigenza politica – di cui risulta traccia per iscritto in diversi documenti ufficiali – di cambiare il vecchio *management*. Per fare ciò sono state effettuate operazioni per oltre 3 milioni di euro per tacitare il vecchio *management* e far sì che si dimettesse. Ebbene, tali operazioni, in base a quanto risulta allo stato dai documenti, sono state ritenute in parte illegittime da organi di controllo quali la Corte dei Conti, e se ne sta interessando anche la procura della Repubblica. In sostanza, la liquidazione di chi se ne andava non doveva essere corrisposta, essendo le dimissioni un atto dovuto e alcune consulenze inesistenti e giustificate solo al fine di prelevare denaro dalla cassa per pagare delle opere. Questi fatti, se verificati e rispondenti al vero, comporterebbero anche ipotesi di peculato.

Sulle persone implicate in questa vicenda vorrei avvalermi della facoltà di non intervenire.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Di Pietro per l'esposizione estremamente interessante e piena di spunti di riflessione.

Dichiaro quindi aperto il dibattito.

ZANDA (*Ulivo*). Signor Presidente, vorrei prima di tutto ringraziare il ministro Di Pietro sia per la tempestività con cui è venuto in Parlamento sia per l'ampiezza dell'informazione che ci ha dato, esprimendo al suo indirizzo i migliori auguri di buon lavoro.

Signor Ministro, non voglio entrare nel merito dettagliato del suo intervento contenente molte considerazioni interessanti, che sarebbe bene approfondire; penso però che in questo momento lei debba soprattutto lavorare in pace.

Apprezzo e le do atto della riservatezza necessaria in ordine a questioni che è bene non dibattere pubblicamente. Le rivolgerò solo alcune domande, che riguardano soprattutto le prospettive. In primo luogo, vorrei

sapere come procede il rapporto tra il Ministero delle infrastrutture e quello dell'economia per quanto riguarda il governo di società la cui operatività dipende dalla sua responsabilità ma il cui azionista o socio, come lo si vuol chiamare, è invece il Ministero dell'economia. Mi interessa capire come avete immaginato i vostri rapporti sotto il profilo organizzativo.

Seconda domanda: lei ha comunicato al Parlamento, molto correttamente, che in alcuni casi ha provveduto a far tornare questi commissari straordinari a fare i dirigenti pubblici, quali erano prima, se non ho capito male. Ebbene, mi interesserebbe sapere che situazione ha trovato e qual è lo stato della pubblica amministrazione. Mi riferisco ai corpi tecnici che dipendono dal suo Ministero: che livello hanno? Hanno conservato la tradizionale professionalità che avevano un tempo i provveditorati alle opere pubbliche?

Le rivolgo la stessa domanda anche in riferimento all'ANAS. Ferme restando le decisioni sue e dell'azionista, riguardo alla sostituzione del *management* e degli amministratori, vorrei sapere qual è il suo livello di fiducia nei confronti delle strutture tecniche dell'ANAS. Gli amministratori operano attraverso le strutture dell'azienda, quindi gli uffici tecnici, l'ingegneria, il controllo, gli uffici legali e quelli amministrativi. Qualcuno avrà scritto i bilanci, espresso i pareri legali, verificato i progetti. Sarei curioso di sapere se ritiene sufficiente cambiare gli amministratori o se sia necessario qualche ulteriore intervento.

Venendo al tema dell'Alta velocità, cui lei ha accennato, vorrei sapere se si è fatto un'idea di come si siano generati i consistentissimi ritardi in tale comparto. Ad esempio, sarei interessato a sapere perché i lavori dell'autostrada Roma-Napoli hanno subito un ritardo straordinario: si sarebbe dovuta concludere per contratto entro il giugno del 1999, in realtà ancora oggi, nel 2006, non è completata.

Quanto al Ponte sullo stretto di Messina, vorrei sapere qual è la sua opinione sulla fretta con cui, ad un mese dalle elezioni – e quindi dalla possibile modifica dell'azionista o, comunque, del concedente Stato – si è proceduto a decidere contrattualmente che la progettazione dell'opera sarebbe dovuta andare avanti.

In merito alla società Autostrade, vorrei sapere se nel piano di revisione da lei indicato potrebbero essere necessarie convenzioni (e quindi regole) tra concedente e concessionario. Pensa debba essere instaurato un rapporto sinallagmatico tra investimenti e tariffe per cui se i primi non vengono effettuati, le seconde continueranno a crescere? Ritiene opportuno che le tariffe continuino a crescere senza tener conto dei mancati investimenti?

Vorrei infine chiederle di precisare ed esplicitare brevemente un tema cui ha accennato precedentemente: crede che debba essere instaurata una procedura di concorrenza rispetto ai possibili nuovi soci di Autostrade? Ritiene debba essere valutata la possibilità che esistano opportunità migliori sotto un profilo industriale o finanziario rispetto ad Abertis? In tal caso, secondo quali modalità questo eventuale nuovo socio dovrebbe essere individuato?

CICOLANI (FI). Signor Presidente, desidero dare atto al Ministro di un importante brano della sua relazione che è da parte nostra generalmente condivisibile, laddove si pone in un solco di continuità rispetto alla linea d'azione seguita nella precedente legislatura.

Mi trova meno d'accordo – riferirò poi sul punto di merito, come ha fatto abbastanza puntualmente il senatore Zanda – su come si pone nei confronti della complessa programmazione scaturita dalle procedure della legge obiettivo e dal sistema di relazioni sviluppatosi all'interno delle stesse, in particolare con le Regioni e, successivamente, con la Comunità Europea. Il Ministro ha ricordato, infatti, che, a valle del semestre di Presidenza italiano in Europa, vi è stato uno sforzo di riconciliazione fra le opere della legge obiettivo e la nuova rete europea, cosiddetta rete TEN. Abbiamo così potuto verificare che la gran parte delle opere previste dalla legge obiettivo è compresa nella logica del nuovo quadro europeo determinatosi verso la fine del 2003.

Detto questo, la schematizzazione opere-risorse, che va indubbiamente attuata, non può portare a un'equazione secondo la quale si selezionano le opere da portare a termine in base alle risorse disponibili. Al riguardo faccio rilevare che ci troviamo all'interno di una procedura di pianificazione e anche delle delibere CIPE che hanno approvato i preliminari a fronte dei quali esistono una valutazione d'impatto ambientale e un'approvazione condivisa delle Regioni in quel periodo. Dunque, come ha poc'anzi sostenuto anche lei, signor Ministro, va quanto meno rilevato che tali opere appartengono ormai al DNA del Sistema Paese, avendo prodotto, in moltissimi casi, effetti urbanistici modificatori dei piani regolatori dei Comuni, all'interno delle competenze, costituzionalmente garantite, agli stessi e alle Regioni. Quindi, l'approvazione da parte delle Regioni ha fatto sì che questo ampio programma sia oggi un patrimonio collettivo, attuabile per gradi, in funzione delle risorse disponibili. Su questo non v'è dubbio: nessuno pretende di realizzare quanto non si può realizzare.

La inviterei, pertanto, ad una riflessione, signor Ministro (non è una domanda ma un appello), sull'importanza del momento della pianificazione, affinché questo non vada disperso nell'«*adde et tolle*», come lei lo ha definito. Non bisogna «*tollere*» una parte solo perché non vi sono le risorse o perché la stessa non è stata ancora attivata: ciò significa, a mio avviso, rispettare un pezzo di storia del nostro Paese ma, soprattutto, una politica dei territori che in quel periodo ha trovato ragione e consistenza in una dialettica tra Stato-Regioni.

Ciò detto, desidero ora entrare maggiormente nel merito della serie di argomenti che condivido, come ad esempio la sua posizione su Autostrade, straordinariamente rafforzata dal citato parere del Consiglio di Stato, aspetto che non dobbiamo assolutamente farci sfuggire.

Sposo, in particolare, il riferimento a quelle che lei ha definito «sub-concessioni» che in termini tecnici, forse, non si chiamano così, ma che di fatto lo sono; mi riferisco alle stazioni di servizio e a tutte le attività ausiliari connesse, la cui dinamica necessita di una revisione. Mi avvalgo di

un esempio – per i colleghi, ma per me prima di tutto – riprendendo un tema su cui ricordo di aver presentato un’interrogazione nella passata legislatura. Sussisteva il pericolo che la Società Autostrade mandasse in gara il *phi* sui carburanti, perché concedeva le stazioni di servizio alla Total anziché all’Agip. Ciò non è possibile perché vuol dire che al 72 per cento dei carburanti del Paese – e quindi agli italiani – viene aggiunto un sovraccosto che non ha ragione di esistere. Sotto questo profilo, dunque, in riferimento alle concessioni vanno apportati tutti i chiarimenti necessari.

Dico di più: nella precedente legislatura, tramite un importante dibattito svolto in questa Commissione, abbiamo realizzato una significativa operazione sulle concessionarie aeroportuali, costringendole a modificare i rapporti concessori. Ovviamente il problema, in questo caso, è diverso ma, forti del parere del Consiglio di Stato, si può e si deve agire su tali concessioni.

Per quel che concerne, invece, il merito della questione riguardante l’ANAS – che mi sembra l’argomento veramente rilevante nella presente audizione – ancora ieri le dichiarazioni dell’attuale amministratore parlavano di un buco di circa 1,2 miliardi di euro. Le faccio presente che il parere reso dal sottoscritto sulla finanziaria ad ottobre – che comunque consegnerò, anche se risulta agli atti della Commissione – evidenziava proprio la mancanza, all’ANAS, di circa 1 miliardo di euro (che è quello che oggi effettivamente manca), paventando questo pericolo, fatto noto dalla finanziaria, come ben sappiamo. A gennaio ho avuto l’occasione di sollevare tale problema che, essendo stato ampiamente discusso anche in Assemblea, è noto anche ai colleghi dell’opposizione. Si tratta peraltro di un problema di cassa e non di competenza, che scaturisce dunque proprio dai limiti di cassa dell’ANAS. È un problema che esiste e la stessa ANAS e il Ministero dell’economia avevano indicato di risolvere attraverso la cartolarizzazione dei crediti.

PRESIDENTE. Senatore Cicolani, la invito a rispettare i tempi.

CICOLANI (*FI*). Presidente, si tratta di un passaggio importantissimo.

Di conseguenza, ove si trattasse di un problema dell’ordine di circa un miliardo di euro, la risoluzione delle problematiche dell’ANAS si sostanzierebbe in un’azione di Governo di non rilevante portata. Anzi, andrebbe ascritto ai meriti dell’ANAS l’attivazione di una serie di opere per cui consuma più cassa rispetto al passato.

Completamente diverso è invece il discorso sui residui passivi, rispetto al quale rileviamo una distonia tra quanto lei ha dichiarato – che è un fatto di una gravità assoluta e che non risulta, tra l’altro, dalla dichiarazione degli amministratori dell’ente – e quanto emerge dalla relazione della Corte dei conti di questi anni. Da quest’ultima emergono fatti minori, ma non che siano stati utilizzati 4 miliardi e mezzo di euro che

non c'erano e che addirittura erano stati tolti e sottratti dalla libertà dell'ANAS.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Per l'esattezza l'ammancio è pari a 3,325 miliardi, dal momento che sono stati in parte recuperati.

CICOLANI (*FI*). Si tratta comunque di cifre di notevole entità, e quindi di un fatto di una gravità assoluta. Invito però ad un'approfondita verifica perché ad oggi, ripeto, gli amministratori non affermano questo. Qualora arrivassimo, come lei dice, alla sostituzione di tali amministratori per fatti non oggettivamente veri, sottoporremmo le casse dello Stato ad un'azione di rivalsa da parte degli amministratori stessi, come lei sa, gravissima e pericolosissima.

Chiedo quindi anche ai colleghi dell'opposizione di procedere ad un accertamento in tal senso, attivando immediatamente una commissione d'inchiesta, perché non possiamo rimanere sordi e muti rispetto a una denuncia di questo tipo del Ministro. Approfittiamo, anzi, di quest'occasione per verificare fino in fondo lo stato dei nostri principali enti di spesa.

In conclusione, completamente diversa mi sembra la situazione delle Ferrovie dove esiste invece solo un problema di cassa e non un problema di distonie e quindi sostanzialmente di ritardo nei pagamenti.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Non so se è possibile, Presidente, ma vorrei intervenire brevemente per replicare al senatore Cicolani, leggendo un passaggio relativo alle dichiarazioni degli amministratori. Forse però è più utile sentire prima il senatore Grillo.

PRESIDENTE. Cedo quindi la parola al senatore Grillo.

GRILLO (*FI*). Signora Presidente, vorrei anzitutto chiedere l'autorizzazione a intervenire per un tempo più lungo di quello a mia disposizione, prendendo a prestito il tempo che mi ha regalato magnanimamente il senatore Manunza, perché ritengo l'intervento del ministro Di Pietro di una gravità inaudita.

PRESIDENTE. Senatore Grillo, anche se certamente vi sarà tolleranza nei tempi non posso concedere questa deroga: fra l'altro il senatore Manunza non è neppure iscritto a parlare e non può concedere tempo di cui non dispone.

MANUNZA (*DC-Ind-MA*). Allora dovrei iscrivermi a parlare!

GRILLO (*FI*). Presidente, prendo atto che non mi concede la deroga. Allora tralascio le osservazioni e le domande che volevo fare sulla vasta problematica che ci ha offerto quest'oggi il ministro Di Pietro e tralascio anche di considerare le numerose interviste che ci hanno allietato in queste settimane, nel corso delle quali il Ministro ci ha regalato dichiarazioni

in cui affermava che quelle del Governo Berlusconi sono tutte balle e che il 50 per cento delle cose dette sono state tutte letteralmente inventate.

Venendo al concreto delle questioni che il Ministro ci ha ricordato questo pomeriggio, mi soffermo soprattutto su un punto che a me pare necessario chiarire e approfondire, signor Ministro. Provo a ricostruire l'accusa più pesante che mi pare lei abbia fatto, con riferimento agli investimenti e alle risorse che non mancano. A tal riguardo intendo però fare una premessa che lei mi deve consentire, dato che ci troviamo in una sede politica: non vorrei che anche lei commettesse lo stesso errore del suo collega Padoa-Schioppa, che pur vanta un *curriculum* decisamente diverso dal suo, perché è stato direttore generale della Banca d'Italia, ha lavorato presso la BCE e la Consob.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Se può sbagliare lui posso sbagliare anche io.

GRILLO (*FI*). Padoa-Schioppa passa per essere un grande tecnico; eppure 15 giorni fa, questo tecnico di comprovata fama internazionale si è lasciato andare a questa affermazione: «Le condizioni finanziarie dello Stato italiano ci ricordano gli anni Novanta, lo sciagurato 1992, l'anno più importante della storia d'Italia». Come vedete, anche i grandi Ministri tecnici commettono errori terribili. In quegli anni io ero al Governo e, al di là delle valutazioni politiche, vorrei parlare di cifre. Nel 1992 il rapporto *deficit*-PIL era pari all'11,5 per cento; oggi, secondo la Comunità Europea, dovremmo essere al 3,8 ma probabilmente siamo al 4 per cento. Se anche arrivassimo al 4,2 per cento, in base alla *new diligence* che il Ministero dell'economia ha fatto, per rispettare i parametri dei burocrati di Bruxelles si renderebbe necessaria una manovra correttiva di un punto di PIL, corrispondente a 14 miliardi di euro, cioè 28 mila miliardi di vecchie lire, per portarci tra i migliori Paesi dell'Unione europea. Tenete presente che nel 1992, con la prima e la seconda manovra, abbiamo realizzato interventi di contenimento di spesa pari a 110.000 miliardi. Quindi il paragone fatto dal ministro Padoa-Schioppa con il 1992 è assolutamente improprio, anzi è un errore drammatico perché genera nell'opinione pubblica la sensazione diffusa che questo Paese sia allo sfascio. Viceversa (purtroppo per coloro che si riconoscono in simili dichiarazioni) io continuo a ripetere per il bene del mio Paese che la fotografia vera dell'Italia non è questa. Sono quei cialtroni dei giornalisti che continuano a dire che l'Italia è inquadrabile in un certo modo perché ha il debito pubblico più grande d'Europa mentre l'Italia è alla pari.

Signor Ministro, le faccio inoltre notare che siamo anche il Paese con la maggiore quantità di risparmio al mondo: abbiamo uno *stock* patrimoniale che non ha né la Francia, né la Germania, né la Spagna e questo perché per tantissimi anni al Governo vi sono stati partiti che pur chiamandosi DC e PSI in realtà ponevano in essere una politica economica tipicamente socialista, quel socialismo reale in cui lo Stato deve fare tutto.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Addirittura?

GRILLO (*FI*). Pensi che ad un certo punto abbiamo fatto fare allo Stato italiano..

PRESIDENTE. Senatore Grillo, la invito a formulare le sue domande, visto che il tempo a sua disposizione sta per terminare. Chiederemo comunque un'audizione con il Ministro dell'economia, se desiderate avere risposte da quel Ministro.

GRILLO (*FI*). Credo che lei conosca il piano per il rilancio delle infrastrutture predisposto nel 2001 dal Governo Berlusconi, in cui si prevedevano 125 miliardi di euro individuando le fonti di reperimento nei fondi dell'Unione europea, in capitali privati, in risorse previste da leggi esistenti e in risorse pubbliche.

Signor Ministro, le faccio notare che, fintanto che lei non porterà in Commissione elementi documentali credibili, noi continueremo a ritenere che quelle risorse esistevano. Ad oggi, infatti, sono stati reperiti 58 miliardi di euro, di cui 7,9 dall'Unione Europea, 11,8 miliardi da privati, 11,9 da leggi precedenti e 26,9 da risorse pubbliche; siamo quindi assolutamente in sintonia. Perciò, al di là delle dichiarazioni giornalistiche, dobbiamo puntualmente verificare certe affermazioni e si devono produrre documenti dai quali risulti che mancano risorse rispetto al *trend* previsto nel 2001.

Per quanto riguarda la questione dell'ANAS, la notizia che lei ha dato è clamorosa. La prima domanda che intendo rivolgerle, e sulla quale vorrei una risposta puntuale, signor Ministro, si riferisce alla ricognizione che lei ha detto di aver fatto fare sui bilanci dell'ANAS in ordine alle risorse mancanti. Vorrei sapere anzitutto chi ha proceduto a tale ricognizione.

In secondo luogo le ricordo che esiste in questo Paese la Ragioneria generale dello Stato, un'autorità che gode di prestigio da più di 100 anni ed è stimata da tutti, dalla maggioranza e dall'opposizione. Lei sa che ogni atto di Governo viene sempre doverosamente e quotidianamente «bollinato» dal Ragioniere generale dello Stato che non mi pare essere persona di scarsa credibilità. Quando dunque lei si presenterà a questa Commissione con il parere del Ragioniere generale dello Stato che certificherà quanto da lei detto, sarò il primo ad alzarmi e chiederle scusa. Se viceversa questo parere del Ragioniere generale dello Stato non confermerà le affermazioni – a mio parere assurde e prive di fondamento – che lei ha fatto quest'oggi – e fino ad allora il documento non è valido – mi dispiace, signor Ministro, ma lei si dovrà ricredere perché probabilmente non le hanno dato, nella condizione un po' confusa della sua rappresentazione, le giuste informazioni. Intanto manca una comprensione sulla tipologia dei residui di cui parla. Le ricordo - in questo sono un po' facilitato dal fatto di avere lavorato per due anni e mezzo al Ministero del tesoro con i Governi Amato e Ciampi – che i residui passivi nel bilancio dello Stato sono di due tipi: quelli propri e quelli impropri. Sicura-

mente lei non fa riferimento a quelli propri ma fa riferimento ai residui di stanziamento, meglio definiti come impropri.

Signor Ministro, nell'agosto del 2003, e quindi un anno dopo la privatizzazione dell'ANAS, fu varato un decreto che quantificò in più di 9 miliardi di euro quei residui di stanziamento. Questo decreto recava, accanto alla firma del Ministro del tesoro, quella del Ragioniere generale dello Stato che, fino a prova contraria, per questo è l'autorità maggiore del Paese.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Sulla base delle informazioni che gli riferiscono.

GRILLO (*FI*). Queste sono gratuite affermazioni.

PRESIDENTE. Senatore Grillo, si avvii alla conclusione. Lei ha già parlato per 12 minuti.

GRILLO (*FI*). Signora Presidente, lo dica al Ministro che fa gli ammiccamenti e non a me. Devo dire che il ministro Di Pietro mi era anche simpatico quando andava in televisione. Signor Ministro, qui siamo in Parlamento e le affermazioni che si fanno devono essere precise e puntuali. Ci dica chi ha fatto questa ricognizione e qual è l'opinione del Ragioniere generale dello Stato. Porti qui il decreto dell'agosto del 2003. Se questo decreto non esiste, può darsi che lei abbia qualche ragione; se esiste il decreto di ricognizione di questi residui di stanziamento che assommano a più di 9 miliardi, lei capisce che questo castello accusatorio - così direbbe lei se fosse ancora a Milano in procura - ho l'impressione che sia destinato a non reggere.

Per fortuna che l'ANAS, nonostante sia stata privatizzata, non è quotata in borsa. Se fosse stata quotata in borsa, immaginate che dramma avrebbe creato ascoltare un Ministro della Repubblica parlare in questo modo, fare questi balzelli e girotondi, che peraltro lei ha fatto - mi consenta di dirlo - senza precisione e senza puntualità, essendo preciso e puntuale solo nel fare le accuse ma non nel citare argomenti al di là di testimonianze che non conosco. Per fortuna quindi che l'ANAS non è quotata in borsa.

Per quanto riguarda poi, signor Ministro, la fusione delle società Abertis e Autostrade...

PROCACCI (*Ulivo*). Poi vogliamo tutti un quarto d'ora di tempo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ha ragione il senatore Procacci.

MANUNZA (*DC-Ind-MA*). Io ho rinunciato a intervenire.

GRILLO (*FI*). Sto cercando di formulare la mia domanda e in ogni caso credo che ascoltare sia utile anche a lei, collega Procacci.

Vorrei avere dal Ministro un chiarimento. Tutti quanti ci siamo esercitati a dire che la fusione con Abertis è una spoliazione del patrimonio dello Stato, perché è un po' come cedere un *asset* fondamentale del nostro Paese. Del resto, il Governo Prodi ci ha abituati a questo perché nel 1997 fu lui che per due soldi regalò alla famiglia Benetton la società Autostrade, che era una gallina che produceva uova d'oro. Secondo lei, signor Ministro, per i contatti che ha avuto, esistono interlocutori nazionali pronti a subentrare ad Abertis oppure no? È proprio necessario far fare questo enorme *business* alla famiglia Benetton che, come si legge oggi nel «Corriere della sera», non ha voglia di lasciare ai figli un'azienda difficile da gestire piuttosto che una partecipazione di minoranza in un grande impero? Esiste questo gruppo italiano oppure no? Perché se non c'è, allora arrendiamoci anche su questo versante, dopo esserci arresi per quanto riguarda la farmaceutica, la meccanica, l'impiantistica, le banche, la distribuzione commerciale. Stanno colonizzando il nostro Paese da decenni e nessuno apre bocca. Siamo entrati nell'euro e ci stanno colonizzando.

PASETTO (*Ulivo*). Intanto bisogna dare atto al ministro Di Pietro della carica di entusiasmo, nonché della volontà di verificare i documenti per capire sostanzialmente quello che avviene all'interno del proprio Ministero. Io però credo che la discussione odierna (lo dico anche ai colleghi dell'opposizione, in particolare al senatore Grillo) non possa esaurirsi in una sola seduta perché la mole delle questioni poste dal Ministro e della documentazione consegnata alla Commissione richiedono un minimo di approfondimento.

Vorrei invitare allora la Commissione, anche se siamo a metà della discussione, a concentrarsi su determinati aspetti perché se affrontiamo questioni come quelle dell'ANAS che rasentano il falso in bilancio – ma tutto andrebbe approfondito – possono emergere interpretazioni diverse, così come sulla questione che concerne i residui passivi e attivi, l'avanzo e il disavanzo, la perenzione; se entriamo in questo ambito, avviamo una discussione complicata.

GRILLO (*FI*). Ma ci dobbiamo entrare.

PASETTO (*Ulivo*). Lo so bene. Sto facendo un'osservazione di metodo e non di merito; oggi credo che siamo in condizione di prendere atto della documentazione che ci ha consegnato il Ministro, di leggerla, possibilmente di ordinarla per materia, e poi di procedere agli approfondimenti dovuti su ogni questione.

Nonostante questo, il Presidente all'inizio della seduta, sintetizzando le urgenze e il dibattito in atto, aveva posto quattro questioni che poi hanno richiamato sia il collega Zanda, sia altri senatori. Anzitutto è stata richiamata la questione dell'incidente sul lavoro. Si tratta di una chiave di lettura, di una modalità, ma lungi da me l'idea di indicare in questa sede le colpe e le responsabilità. Certo però che se la questione è stata posta dovremmo avere qualche risposta. Per quanto riguarda la legge obiettivo,

rischiamo di aprire un ampio dibattito. Nessuno dice – lo abbiamo precisato sin dall'inizio – che è tutto da buttare, però è una questione che sarà oggetto di attenta valutazione e di rivisitazione.

Allora quali sono le questioni sulle quali oggi vorrei avere dal Ministro qualche indicazione e sulle quali vorrei che esprimesse la sua opinione? Anzitutto il tema della concessione che si lega alla presunta gara d'appalto – chiamiamola così – e all'ingresso degli spagnoli e dell'Abertis nella società Autostrade. Non possiamo questa sera non esprimere un'opinione rispetto ad un dibattito che forse non rischia di concludersi ma che certamente è ormai in fase di maturazione. A mio avviso siamo in grado di esprimere un'opinione; però, se si tratta solo di decidere se aprire di più al mercato, vorrei ascoltare l'opinione del Ministro.

Il senatore Grillo ha introdotto un elemento dicendo che il Ministro ha fatto un'affermazione molto chiara quando ha precisato che la scadenza del 30 giugno vale per loro ma non vale per noi, cioè non si tratta di una chiusura di termini sul terreno di chi è al governo dell'istituto delle concessioni. Qui apro e chiudo una parentesi: il problema delle concessioni è generale in quanto non è soltanto riferito alle concessioni autostradali o agli investimenti mancati, ma per esempio è riferito anche alle concessioni aeroportuali. L'istituto delle concessioni, così come si è venuto configurando, forse ha bisogno di una rivisitazione. Si tratta di un punto importante e su di esso c'è la necessità oggi, e se non oggi domani, di dare un'indicazione come Parlamento. Credo però che per questa indicazione vi sia bisogno di qualche informazione in più, e forse più puntuale, e anche di un indirizzo più preciso. Il Ministro ci ha rassicurato che possiamo fare anche cose diverse. Il Governo ha intenzione di fare cose diverse o ritiene soltanto di esercitare e concludere questa trattativa restando nell'ambito del problema fideiussorio, delle garanzie? Sono due questioni completamente diverse e sarebbe utile avere un indirizzo un po' più preciso.

Seconda questione: è vero che il codice degli appalti non è in discussione e che ci sono le norme cosiddette elastiche, quelle che si possono e non si possono adottare, però il problema rimane e rappresenta un elemento di certezza rispetto a tutto il sistema delle imprese e delle gare di appalto, perché stiamo avviando procedure che sono in larga misura nuove.

Per quanto riguarda la vicenda dell'ANAS, nella sua esposizione il Ministro è passato da problemi di carattere finanziario a problemi che attengono le responsabilità, i processi di gestione, le consulenze. A mio avviso occorrerà una puntualizzazione un po' più articolata e documentata per evitare sia al Ministro che alla Commissione di ragionare non avendo dati precisi. Certo, è utile che questa discussione si apra perché sicuramente quel nodo c'è, la questione esiste; se però ne parliamo oggi ed esprimiamo un'opinione senza conoscere i documenti che ci sono stati forniti e altri dati che possono essere aggiunti, a mio parere sostanzialmente rischiamo di aprire una discussione che si allarga ai problemi che riguardano il Ministero dell'economia, la contabilità pubblica e più in generale

problemi di altra natura. Qui, in questa sede (non so se vi siano altri strumenti), dobbiamo parlare della questione ANAS, sotto tutti gli aspetti.

MARTINAT (AN). Signor Presidente, innanzi tutto un ringraziamento al Ministro per la sollecitudine con cui è venuto qui e soprattutto un apprezzamento per la parte iniziale del suo discorso; in seguito egli ha sollevato una serie di problematiche in parte in condivisibili e in larga parte no. I tempi a disposizione sono quelli che sono, quindi credo sia giusto procedere con una serie di osservazioni e domande.

Tralascio la questione ANAS, già sollevata dai colleghi Cicolani e Grillo, ma certamente bisognerà essere molto più puntuali nelle risposte tanto sulle affermazioni quanto sulle documentazioni.

Sul problema delle concessioni, capisco che vi sia la volontà di ridiscutere e rinegoziare. Però noi nel quinquennio passato abbiamo rispettato i contratti e le concessioni sono dei contratti, pur se qualche volta iugulatori per lo Stato (mi riferisco al caso Autostrade in particolare). Questa non è una repubblica delle banane ma la Repubblica italiana. È comunque necessario rispettare i contratti non particolarmente vantaggiosi per lo Stato (usiamo questa espressione) conclusi da governi precedenti. Dobbiamo tenere presente, peraltro, come diceva il Ministro, che questi contratti sono poliedrici e differenziati tra di loro non solo come tipologia di proprietà, di società, ma anche come scadenze, perché alcuni scadranno tra tre anni. Quindi, ben venga una ricognizione sul sistema, tenendo presente che si tratta di un sistema a scadenza temporanea che però deve avere delle regole a lungo termine.

Per quanto riguarda la questione specifica Autostrade-Abertis, credo che il vero problema non sia costruire o meno o un impegno ad agire, perché esistono i piani quinquennali e ricordo che l'unica sanzione prevista per chi non rispetta i piani quinquennali in modo drastico è la revoca della concessione. Quindi, non sarei tanto preoccupato per il problema degli 11 miliardi di investimenti, se saranno posti in essere o meno, perché tra l'altro l'ultimo piano quinquennale prevede che gli aumenti tariffari scattino dall'anno successivo a quello in cui vengono realizzati i lavori e gli investimenti. Non sono tanto preoccupato per questo; piuttosto, sono molto più preoccupato per una violazione palese di quello che fu fatto allora, nel 1998, quando fu data la concessione a privati e fu introdotta la clausola che vietava ai costruttori di sedere tra gli azionisti. Amici miei, questo è il boccone più grosso: parliamo di 11 miliardi di lavori nei prossimi cinque o sei anni e se è vero che il concessionario deve fare le gare, è anche vero che con il sistema attuale le gare possono essere valutate in una certa ottica, anche con modalità che possono agevolare o non agevolare l'ingresso di alcuni costruttori soprattutto stranieri. Tutto ciò si colloca in violazione di una norma precisa e io su questo insisto. Così come c'è una norma precisa introdotta come *Addendum* da Autostrade: per il passaggio dalla società alla holding si impone che almeno il 30 per cento del capitale resti in mano a Schema 28. Purtroppo ci troviamo davanti a due legislazioni diverse, quella italiana e quella spagnola. Quella spagnola impone

di non superare mai la quota del 25 per cento perché altrimenti scatta l'OPA; ecco perché si parla di una quota del 24,9 per cento di Autostrade Spa nella nuova società, che avrà sede a Barcellona. Noi però abbiamo il vincolo preciso del 30 per cento. E allora, vogliamo far rispettare questo vincolo oppure revochiamo la concessione?

Vi è un altro punto da considerare: nella nuova forma di concessione in relazione al secondo passaggio si prevede che quando si vende o si tratta un passaggio superiore al 2 per cento delle quote azionarie bisogna comunicare al concedente, ovvero all'ANAS, che sussiste questa intenzione.

Quindi, vi sono questi tre punti fondamentali per cui teoricamente, se si procedesse non prima ma dopo il 30 giugno, quando si è deliberato, si potrebbe arrivare alla revoca della concessione. Su questo credo che la nostra posizione come forza politica, in appoggio a quello che vuole fare il Ministro, sia assoluta: infatti siamo su una posizione rigidissima per la difesa di questo sistema che non deve diventare egemonia degli spagnoli. Aggiungo che non ho mai visto il cane piccolo mangiare il cane grande: se guardiamo al fatturato di Abertis e della società controllata di costruzioni, concessionaria, notiamo che si tratta sicuramente di una società sottocapitalizzata, con valori capitali nettamente inferiori rispetto a quelli di Autostrade Spa. E allora, c'è qualcosa di strano, forse qualcuno vuole fare cassa ma non deve farlo sulle spalle del popolo italiano. C'è la concessionaria, bisogna rispettarla, però vi sono tre elementi precisi sulla base dei quali esiste la possibilità della revoca della concessione nel momento in cui si procede in questi termini.

Altre due considerazioni velocissime. È stato detto che non ci sono soldi: signor Ministro, un po' di fantasia! La Asti-Cuneo è partita non avendo più fondi, ma realizzando una gara internazionale per trovare il *partner* privato che costruisse con i suoi soldi la differenza diventando compartecipe dell'ANAS. Per la Salerno-Reggio Calabria si può pensare alla stessa cosa: ormai mancano pochi miliardi di euro (sia chiaro, sono sempre tanti in assoluto, ma sono anche relativamente pochi) e certamente oggi lei può cominciare a ragionare, per un'operazione di questa importanza, su una gara internazionale, per garantire la fine dei lavori della Salerno-Reggio Calabria.

Per quanto riguarda le Ferrovie, solleciterei il Ministro a esaminare quello che il CIPE ha deliberato per quanto riguarda la Genova-Novara-Milano: la Cassa depositi e prestiti è stata autorizzata all'emissione di *bond* per reperire i fondi e far partire una grande opera, che rappresenta un collegamento al corridoio dei due mari e che è propedeutico e fondamentale, come il Corridoio 5 e il Corridoio 1, per mettere il nostro Paese a regime all'interno di un sistema infrastrutturale più ampio. Non voglio perdermi in polemiche sulla TAV, perché si tratta di un problema vostro, da risolvere in casa: sbrogliatevela da voi, perciò, ma ricordate che da parte nostra c'è la massima disponibilità a procedere il più velocemente possibile.

PRESIDENTE. Prima di lasciare la parola al senatore Procacci, vorrei invitare tutti gli oratori alla massima concisione, perché vi sono altri sette iscritti a parlare. Mi rendo conto che gli ultimi fanno le spese dell'abuso dei primi, ma ritengo opportuno attenersi a tempi stretti, per lasciare il tempo al Ministro di riferire in ordine alle domande che gli sono state rivolte.

PROCACCI (*Ulivo*). Signor Presidente, desidero innanzi tutto ringraziare il Ministro per aver voluto presentare l'impostazione che intende imprimere al lavoro del suo Dicastero. Anche se, però, all'ordine del giorno della seduta odierna era iscritta la presentazione delle linee programmatiche del Ministero, ne abbiamo appreso il quadro di metodo: le scelte e le priorità, allora, saranno presumibilmente oggetto di una comunicazione successiva.

Questo è il punto fondamentale: chiedo al Ministro che la Commissione sia messa a conoscenza del piano di opere da condividere e, eventualmente, seguire e controllare (ovviamente sul piano politico). La mia è pertanto una richiesta specifica, ossia che quanto prima il Ministro torni in Commissione a riferire sugli interventi da attuare.

In secondo luogo, desidero segnalare, in modo particolare, la necessità che la questione del progetto intermodale di trasporti (riguardante l'area meridionale del nostro Paese) sia oggetto di particolare attenzione, in quanto punto centrale del programma dell'attuale maggioranza per lo sviluppo del Mezzogiorno. È su questo argomento, quindi, che i cittadini meridionali, a mio avviso, vogliono avere certezza e consapevolezza di quanto verrà realizzato.

In terzo luogo, non ci nascondiamo che l'ANAS è da tempo oggetto di «chiacchiericcio» nel nostro Paese. Ora, non strappiamoci le vesti: è comprensibile che per le stesse ragioni per cui viene contestata la nomina di un qualche giudice che si interessa di *sport* si possa rimproverare al ministro Di Pietro una positiva deformazione professionale, in ordine alla sua attività pregressa, in quanto ha avuto un tipo di approccio al problema che ha risentito più della suggestione della memoria che del suo ruolo presente. Sgomberiamo, però, il campo dal passato: troviamo il coraggio di promuovere una Commissione d'inchiesta parlamentare, punto e basta.

CICOLANI (*FI*). L'ho già detto.

PROCACCI (*Ulivo*). Attenzione, però: il Ministro dei lavori pubblici si è assunto qui, oggi, la responsabilità – con la minoranza, perché a questo punto egli deve pensare a svolgere le proprie funzioni – non dico di puntare il dito, ma di porre questioni e problematiche serie (e ha fatto bene) alla Commissione e, per essa, al Parlamento.

GRILLO (*FI*). Lo deve fare.

PROCACCI (*Ulivo*). Certo, lo deve fare e bene ha fatto. Il Ministro oggi pone un problema sostenendo di essere a conoscenza di un certo fatto. Il Parlamento, per parte sua, ha il dovere (che non deve delegare al Ministro) di approfondire tali problematiche attraverso uno strumento specifico, che non può non essere una Commissione d'inchiesta, la quale metta tutti (maggioranza e minoranza) nelle condizioni di verificare i dati emergenti dalle indagini, al fine di dare la forza al Governo - e, per esso, al Ministro - di operare a seconda dei risultati. Se vogliamo sgombrare il campo da ottiche di parte, che possano portare chiunque a contestare le affermazioni del Ministro, realizziamo un'operazione seria e affrontiamo con coraggio una questione su cui il cicaleccio è ormai più che ventennale e che ha quindi bisogno di un segno di serietà da parte del Parlamento. Desidero pertanto rivolgere alla Presidente la richiesta di farsi interprete di un'iniziativa seria che, credo, possa essere condivisa da tutti.

In ultimo luogo, condivido *in toto* l'impostazione che il Ministro ha dato alla questione Autostrade. Non è che lo Stato, infatti, debba intromettersi, ma deve svolgere un ruolo di regolatore: il privato deve fare la propria parte, ma lo Stato - e, per esso, il Governo - deve garantire che siano salvaguardate determinate garanzie per il Paese e per i cittadini. In questo spirito, penso che quell'autorizzazione - che, qualora venga richiesta, dovrà essere concessa - debba entrare anche nel merito delle garanzie che vanno fornite al Paese.

Quanto poi alla questione nazionale o meno, bisogna dire che se qualcuno non si è accorto che siamo in Europa e che la concorrenza è sommo bene per i cittadini non è colpa nostra: di fatto siamo in Europa e non possiamo continuamente tornare indietro sulla concorrenza, rimettendola in discussione.

MONTINO (*Ulivo*). Signor Presidente, anch'io desidero formulare un ringraziamento al ministro Di Pietro in primo luogo, per la tempestività con cui - come già ricordato dal collega Zanda - si è presentato qui per svolgere una prima discussione; in secondo luogo, per aver prodotto anche diversi documenti (si tratta di un lavoro molto importante e impegnativo che, naturalmente, svolgeremo con grande attenzione).

Tra l'altro devo dire che condivido pienamente la sua impostazione - e ho avuto anche altre occasioni di manifestare le mie considerazioni sull'esperienza del Ministero delle infrastrutture - perché penso che sia giusto far chiarezza fino in fondo su quanto è accaduto in questi anni. Non si tratta di andare alla ricerca di non so quale spauracchio: non è di questo, infatti, che abbiamo bisogno, ma di «un'operazione-verità», dal momento che il Paese - nonostante non sia più lo stesso del '92, collega Grillo - fino a poco fa era sostanzialmente in linea, mentre col passare del tempo non si trova più nelle stesse condizioni.

GRILLO (*FI*). Vediamo dove non è in linea.

MONTINO (*Ulivo*). A livello di Stato, ma anche in molte Regioni e in tanti luoghi delle istituzioni pubbliche. «L'operazione-verità» va portata fino in fondo.

Oggi che il ministro Di Pietro – come già ha fatto qualche giorno fa sulla stampa – è venuto qui a presentarci un quadro come quello dell'ANAS, non si può rispondere – come fa il collega Cicolani – che sarebbe un peccato buttare al macero tale grande capitale di progetti.

CICOLANI (*FI*). Io parlavo della legge obiettivo e non dell'ANAS.

MONTINO (*Ulivo*). Qui è stata utilizzata, invece, una procedura che non doveva essere posta in essere, perché gli esperti di appalti sanno perfettamente che le aggiudicazioni si assegnano solo in presenza di copertura finanziaria.

VICECONTE (*FI*). Certamente!

CICOLANI (*FI*). Ci mancherebbe altro.

MONTINO (*Ulivo*). Se si inizia un appalto senza di essa, si commette indubbiamente reato.

GRILLO (*FI*). Citi un fatto.

MONTINO (*Ulivo*). Ci è stato or ora spiegato – come vedremo anche dalle carte che il Ministro ha prodotto – che vi è un'assenza di copertura per quattro miliardi di euro: ciò significa che una serie di opere è stata aggiudicata – o addirittura iniziata e ancora non terminata – senza copertura.

CICOLANI (*FI*). Neppure fossimo nel Ruanda-Burundi.

MONTINO (*Ulivo*). Non scherziamo su questo, perché la cosa è molto grave e seria. Ha ragione il Ministro quando dice che su un elemento di tale natura che investe non solo l'ANAS, ma anche il programma della legge obiettivo, dobbiamo fare chiarezza fino in fondo (e mi sembra che abbiamo iniziato a lavorare in questo senso).

Signor Ministro, sicuramente faremo tesoro dei documenti messi a nostra disposizione. Ritengo comunque – e richiamo su questo l'attenzione della Presidente della Commissione – che non possiamo neanche esaurire con questa audizione la discussione odierna. Non vorremmo certo affaticare troppo il Ministro, perché sappiamo che ha diverse cose da fare (come del resto tutti noi, anche se lui in modo particolare), però non c'è dubbio che, data la gravità della situazione, non possiamo esaurire la questione con la presente audizione, ma dobbiamo affrontarla di nuovo, in un modo più dettagliato e definito anche con riferimento a singoli capitoli.

Pur essendo molto breve il tempo a mia disposizione, voglio però sollevare una questione preliminare. Signor Ministro, mi chiedo se di fronte al quadro da lei delineato, in particolare a quello relativo all'ANAS, si possa aspettare ancora molto prima di arrivare ad azzerare il consiglio di amministrazione di tale azienda, oppure se non sia necessario – ove i dati siano confermati ed io non ho riserve sulle questioni da lei sollevate – prendere un'iniziativa, magari anche nelle prossime ore e nei prossimi giorni; mi chiedo, cioè, se non sia più utile, necessario e giusto adottare come Governo un provvedimento e commissariare intanto l'ANAS, anche per cautelarci tutti.

FLUTTERO (AN). C'è Borrelli, che tra poco finirà di risolvere la questione del calcio.

PRESIDENTE. Colleghi, per cortesia.

MONTINO (Ulivo). Non vi agitate, colleghi!

MONTALBANO (Aut). Voi avete sostituito un intero consiglio di amministrazione e nessuno ha detto nulla.

MONTINO (Ulivo). Voi avete nominato consigli, presidenti e così via. Di fronte ad una situazione di questo tipo, ritengo, invece, che sia giusto adottare un provvedimento di chiarezza. Intanto si può nominare un commissario al di sopra delle parti che garantisca tutti e in un secondo momento verificare esattamente che cosa è successo. Penso che debba essere adottato un provvedimento di questa natura.

In ultima battuta, visto che il tempo a mia disposizione è ormai scaduto e la Presidente mi sta già rimproverando con lo sguardo, intendo sottolineare che, esaurita la fase iniziale di chiarimento sullo stato delle cose, vale a dire concluso il *check* cui noi ed il Ministro stiamo procedendo, si rende necessario passare poi ad una seconda fase, quella della prospettiva, del programma a medio e lungo termine, sapendo – ed ha ragione il Ministro in tal senso – che quando ci riferiamo a grandi opere infrastrutturali non possiamo parlare di tempi brevi, essendo i tempi sicuramente molto lunghi.

PRESIDENTE. Senatore Brutti, raccomando anche a lei il rispetto dei tempi.

BRUTTI Paolo (Ulivo). Signora Presidente, per accelerare i tempi, tralascierò di ringraziare il Ministro, associandomi ai ringraziamenti già espressi dagli altri colleghi.

Quanto affermato dal ministro Di Pietro, soprattutto per quanto riguarda l'ANAS, è in qualche maniera sconvolgente e va anche al di là di ciò di cui sono personalmente a conoscenza e che ho apprezzato in anni di lavoro. Rifacendomi al vecchio detto secondo cui «meglio meno

ma meglio», condivido l'idea di approfondire la questione con un'indagine, che potrà assumere i caratteri dell'indagine conoscitiva. Anche ove fosse l'opposizione a richiederla, io sarò il primo a sostenere tale iniziativa, ci mancherebbe altro: nessuno deve fare il primo della classe su una simile questione. Chiedo pertanto alla Presidente di prendere seriamente in considerazione lo strumento dell'indagine e di valutarlo poi in Commissione, perché quanto oggi detto ha un peso grandissimo rispetto a ciò che possiamo fare successivamente.

Con riferimento all'ANAS, sottolineo ancora che, ove i grandi squilibri esistano, pur implicando sicuramente, a mio giudizio, la responsabilità degli amministratori, non assolvono tuttavia, in nessun modo, il Governo dalle sue responsabilità per la mancanza dei residui passivi. Vedo qui l'ex vice ministro Martinat che, durante la scorsa legislatura, venne qui in Commissione a riferire sull'esistenza dei residui passivi che potevano essere utilizzati. Quindi la responsabilità non è soltanto degli amministratori, ma è anche, in qualche maniera, di tipo politico; si tratta perciò di una situazione di estrema complessità.

Per l'ANAS, però, vi è una situazione di immediata urgenza in relazione alla chiusura dei cantieri. Mi permetto sommessamente di far osservare che tale situazione può anche derivare dagli elementi di generale squilibrio nel bilancio dell'ANAS, ma discende immediatamente da una decisione assunta nella precedente legge finanziaria che ha limitato la spesa. Quindi, pur ammettendo che vi fossero le risorse finanziarie – e mi risulta che per alcune opere come, per esempio, il raccordo anulare, alcuni lotti della Salerno-Reggio Calabria e il passante di Mestre il denaro ci sarebbe nel bilancio dello stato – per via di questa disposizione della legge finanziaria non si potrebbero spendere. A questo punto è chiaro che se non si rimuove questa disposizione non si può fare molto.

MARTINAT (AN). Basta approvare una modifica al decreto che è stato presentato questa mattina.

BRUTTI Paolo (Ulivo). Per questo vedremo. Intanto, signor Ministro, le proporrei di esaminare questo aspetto che, secondo me, potrebbe costituire un riavvio del cuscinetto che in questo momento si è grippato, come si usa dire.

Per quanto riguarda la questione Autostrade, sono d'accordo con l'impostazione. Immagino che dopo il 30 giugno si registrerà una fase un po' più concitata, in corrispondenza dell'assunzione di qualche determinazione da parte di Autostrade-Abertis e della verifica della possibilità di modificare o meno gli elementi convenzionali. Penso che questo aspetto possa essere specificamente affrontato in Commissione.

Sulla questione della Catania-Siracusa vorrei far osservare al Ministro che sarebbe opportuno procedere a una verifica sulla direzione dei lavori. Mi risulta, infatti, che quella direzione dei lavori non sia affidata all'impresa ma sia esterna; si tratta di una direzione dei lavori che si riscontra con una certa frequenza nelle opere strategiche realizzate nell'Italia meri-

dionale. In proposito, non so altro; so però che, in conseguenza di ciò, si ottengono in compenso alcuni collaudi. Si tratta pertanto di un profilo da esaminare. Estenderei inoltre la verifica al responsabile del progetto della Catania-Siracusa che mi risulta sia stato recentemente nominato anche commissario *ad acta* per la Catania-Siracusa, così determinandosi una situazione per la quale un funzionario dell'ANAS, responsabile unico del progetto, ad un certo punto è stato nominato commissario per la velocizzazione delle procedure e quindi, se volete, commissario di sé medesimo.

Penso, infine, che anche per quel che riguarda l'ANAS sarà necessario stabilire come intervenire sulla sudditanza che hanno manifestato l'ANAS ed alcune sue strutture nei confronti delle concessionarie autostradali. Infatti, la situazione che oggi noi viviamo in conseguenza dei mancati investimenti deriva anche dal fatto che alcuni soggetti dell'ANAS non hanno portato le carte a chi poi doveva decidere; manca quindi la vigilanza. Sottolineo inoltre che questi stessi soggetti, mentre erano responsabili di importanti comparti dell'ANAS relativi alle autostrade, sono stati nominati commissari straordinari, per esempio della variante di Valico, registrandosi anche in questo caso una commistione e un conflitto di interessi estremamente pericolosi. Il Ministro dovrebbe esaminare la questione della Parma-Mantova e della Val d'Astico Nord, due richieste di proroga che il Governo precedente ha lasciato in eredità. Capisco che Berlusconi aveva altri problemi a cui pensare e forse non conosceva le documentazioni; ad ogni modo è stata concessa una proroga per investimenti su una tratta di 50 chilometri in base alla quale si operava una modifica della tariffazione su tutta l'intera rete di quel concessionario autostradale, con un risultato spaventoso sotto il profilo sia degli esiti economici sia della concorrenza. Come lei stesso ha già detto, infatti, se si facesse così per tutte le opere, quando si avvicina la fine della concessione basterebbe pensare a una terza corsia o a un avanzamento per rendere le concessioni eterne. C'è da dire che tutte queste concessioni – quelle che scadono nel 2007, nel 2009, nel 2012 – valgono del denaro; sono soldi che possono entrare nelle casse dell'ANAS che è il concedente. Se invece le concessioni vengono prorogate il denaro non entra, con i problemi che conseguono.

Vorrei fare due ultime considerazioni. Innanzi tutto, sul tema del codice appalti esprimo sommamente un non compiuto consenso. Probabilmente la misura migliore che si poteva adottare era quella di sospenderne gli effetti, se non l'entrata in vigore. Solo in questo modo, infatti, avremmo potuto evitare gli esiti di alcune norme come quella sui *general contractor*, cercando di intervenire con strumenti sostitutivi o correttivi. Osservi il Ministro, per cortesia, come sulla base delle disposizioni che forse entreranno in vigore, l'Autorità dei lavori pubblici raddoppierà il proprio organico.

BONADONNA (RC-SE). No, lo moltiplicherà per otto.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Credo che questo debba essere assolutamente evitato.

MONTALBANO (*Aut*). Signor Presidente, signor Ministro, procederò per titoli per consentire al Ministro di replicare. Innanzi tutto, vorrei soffermarmi sull'incidente avvenuto sull'autostrada Catania-Siracusa. E' stata posta, e non solo qui, una questione molto rilevante che riguarda la sicurezza sui luoghi di lavoro; stavolta tale questione ha avuto un autorevolissimo rilievo e credo debba indurre questa nostra Commissione ad un momento di ulteriore approfondimento. Vero è che ci saranno le indagini e sapremo – speriamo in tempi assai brevi – quali sono gli anelli deboli della catena e cosa non ha funzionato in quell'incidente che ha causato la morte di Antonio Veneziano e il ferimento di 14 operai. È del tutto evidente che su tale questione bisogna far luce in tempi brevi. Il Ministro del resto ha annunciato tempestivamente anche il ricorso ad ulteriori approfondimenti per fare maggiore chiarezza.

Tuttavia, voglio associarmi alla questione che ha posto il collega Brutti. Potrebbe esistere un problema per quanto riguarda la direzione dei lavori. Vorremmo sapere se la direzione dei lavori di quel cantiere è affidata all'ingegnere Bevilacqua; se così dovesse risultare, chiederei di conoscere se a questo ingegnere sono affidate altre direzioni di lavori e dove, sul territorio nazionale; vorrei sapere se lo stesso tecnico è il punto di riferimento di società di consulenza, di intervento e di direzione dei lavori e quindi se attraverso queste società è presente in altri lavori sul territorio nazionale. Questo è importante, accanto alla necessità di fare chiarezza attorno a questa vicenda. Sarebbe molto utile se il Ministro potesse farci avere, attraverso i suoi uffici, uno studio approfondito sulle problematiche poste adesso sia da me sia dal collega Brutti al fine di evitare le lungaggini che possono verificarsi sull'onda di iniziative ispettive parlamentari.

L'altra questione su cui desidero soffermarmi concerne le affermazioni del senatore Grillo. Ho avuto infatti l'impressione – ho espresso sempre un giudizio di grande attenzione e rispetto per l'ex Presidente della nostra Commissione – che oggi il collega Grillo sia voluto entrare deliberatamente a gamba tesa nel dibattito. Il Ministro è infatti intervenuto in maniera molto corretta ed equilibrata, sostenendo di non voler buttare niente di utile e di voler continuare sul solco delle iniziative passate che sono di interesse generale per lo Stato, qualunque ne sia il colore politico. Dopodiché, lo stesso Ministro ci ha esposto alcune problematiche che sono alla base di dubbi, a mio avviso legittimi, che riguardano le questioni strategiche delle infrastrutture del Paese.

Per quanto concerne poi la legge obiettivo, mi chiedo se esistano e se siano sufficienti le risorse necessarie a realizzare le opere contenute in essa.

GRILLO (*FI*). Fino ad oggi sì.

PRESIDENTE. Il Ministro ha detto di no. La invito alla calma, senatore Grillo.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Collega Grillo, quando sarà Ministro lei, verrà qui a riferire.

MONTALBANO (*Aut*). Il Parlamento di questo Paese ha il dovere di fornire all'opinione pubblica la certezza che esistono a valle le risorse necessarie per realizzare quel monte opere.

Il Ministro ha poi posto la problematica concernente l'ANAS, l'indebitamento e addirittura la consegna dei libri contabili al tribunale se dovesse verificarsi una situazione come quella prospettata dal Ministro stesso. Il ministro Di Pietro, quindi, non ha fatto altro che esporci la questione e sottolineare l'esigenza che il Governo si muova nella giusta direzione e rifinanzi la *mission* strategica dell'ANAS. È nostro interesse sapere se davvero esiste questa necessità e se i fatti esposti dal Ministro sono veri e cogenti; poi, che lo dica il Ministro, approfondendo ulteriormente le questioni, o che lo dica il collega Grillo non fa differenza. Il problema è capire se l'ANAS ha subito nel corso di questi anni, a causa del suo *management* e dell'*input* di carattere strategico che il Governo ha voluto dare, una gestione censurabile o comunque in ogni caso necessariamente da approfondire. Il fatto che i colleghi, anche quelli dell'opposizione, dicano che è doveroso fare un passo in questa direzione, fosse anche con la costituzione di una Commissione d'inchiesta, rappresenta un invito che assolutamente accogliamo. Si tratta di un'esigenza di chiarezza che va data al Paese ma è indubbio che il Ministro abbia ragione quando si pone la domanda del rifinanziamento, al di là del sorriso che un po' ha campeggiato sul viso di alcuni colleghi.

Si può rifinanziare, dunque, mettendo mano alle risorse del nostro Paese, questa *mission* dell'ANAS e affidarla al *management* che ha gestito finora la questione? Io non riderei tanto su questo tema, in primo luogo perché mi permetto di ricordare che il Governo di centro-destra nella scorsa legislatura ha provveduto a sbarazzarsi di un intero consiglio di amministrazione in maniera onerosa, e secondariamente perché mi sembra legittima la domanda di chi vuole approfondire le questioni, come del resto è vostra volontà. Non è quindi eludibile la domanda se il rifinanziamento debba essere gestito da quel *management*.

BONADONNA (*RC-SE*). Signor Presidente, colleghi, proprio per rispettare al massimo i tempi non farò alcuna considerazione di ordine generale e dirò subito che condivido quelle avanzate dal collega Brutti e dal collega Montalbano.

Vi sono tre questioni sulle quali, esprimendo il mio apprezzamento per le comunicazioni del Ministro, vorrei dare un contributo in termini di puntualizzazione o comunque di indicazione per quanto ci riguarda e per le valutazioni che siamo in grado di fare. In primo luogo, ritengo non sia in discussione il completamento delle opere in corso, da parte

di nessuno; invece per quella serie di infrastrutture che sono state individuate, indicate e in parte purtroppo anche appaltate ma per le quali non sono iniziati i lavori credo che ci sia la necessità, sulla base anche della documentazione che il Ministro ci ha lasciato, di procedere ad un'opera di selezione – mi permetto di dirlo – sulla base del programma con cui l'Unione ha vinto le elezioni e ottenuto il consenso. Da questo punto di vista, credo che anche la questione del Ponte sullo Stretto di Messina sia definita in quanto nel programma la decisione al riguardo è chiara. Quindi, le valutazioni di ordine economico e finanziario e gli eventuali danni arrecati dalla scelta del precedente Governo di procedere all'assegnazione dell'appalto, sia pure in una condizione come minimo incauta, sono questioni che vanno viste secondo me in parallelo rispetto alla decisione sull'infrastruttura.

Sono anch'io d'accordo nel dire che il quadro che emerge dalla gestione ANAS, sia nella fase del cambio del consiglio di amministrazione sia in quella attuale, ed il rapporto tra ANAS e Autostrade necessitano davvero di una Commissione d'inchiesta. Siamo in presenza, sulla base non soltanto delle dichiarazioni estremamente serie, impegnative e gravi del Ministro, ma anche di quelle informazioni che riusciamo a raccogliere vivendo in ambienti a contatto con le attività produttive che fanno riferimento a questo settore, di una realtà che va conosciuta e indagata fino in fondo. Per esempio, un aspetto che sarebbe il caso di valutare subito potrebbe essere il grado di adempimento da parte della società Autostrade rispetto alla concessione ricevuta: risulta a tutti, infatti, che per il piano di investimenti, per il piano di interventi manutentivi, per il piano di interventi per il completamento della infrastrutturazione dei servizi sulle autostrade, siamo molto vicini allo zero. Ci troviamo pertanto in presenza di un'assoluta inadempienza che già di per sé farebbe venire meno le ragioni della concessione.

Sui temi della sicurezza stradale e della sicurezza nei cantieri non mi soffermo, anche perché sono già intervenuti altri colleghi al riguardo. Sarebbe però opportuno che in un'occasione specifica trovassimo il modo di ragionare a fondo sul da farsi, tenendo presente che non vi sono solo responsabilità e competenze di questo Ministero ma che comunque sicurezza stradale e sicurezza nei cantieri sono due questioni sulle quali bisogna intervenire, operando una svolta.

Lo spaccettamento non lo abbiamo deciso noi, ma «vuolsi così colà dove si puote ciò che si vuole, e più non dimandare».

PRESIDENTE. Senatore Bonadonna, mi scusi ma devo interromperla.

BONADONNA (RC-SE). Un'ultima cosa sull'Autorità. Ricordo quello che ha detto il presidente Prodi, presentando il programma della possibile trasformazione dell'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici in un'agenzia snella. Siamo in presenza – e il Ministro lo conosce – di un

decreto del precedente Governo che autorizza o autorizzerebbe la chiamata di 422 persone, il che trasformerebbe l'Autorità di vigilanza.

CICOLANI (*FI*). Si riferisce all'Autorità per la sicurezza ferroviaria?

BONADONNA (*RC-SE*). No, a quella sulla vigilanza sui lavori pubblici.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Signor Presidente, tre brevissime considerazioni e due domande. Mi soddisfa il discorso sull'ANAS, o meglio mi soddisfa il fatto che il Ministro qui ci abbia sottoposto questo tema in maniera informale ma approfondita per quanto gli è possibile. Mi soddisfa la richiesta, e lo sottolineo, di un nostro approfondimento; vedremo se sarà inchiesta, indagine o altro ma è comunque necessario fare qualcosa, anche perché su ANAS, oltre al fatto specifico, abbiamo la somma di più problemi: in particolare, abbiamo il taglio del finanziamento nella finanziaria dello scorso anno, quindi cantieri che saltano o che possono saltare; cantieri che rischiano di saltare per le novità che qui il Ministro ci ha portato; è quindi una situazione di grande drammaticità. In più, dobbiamo discutere finalmente della funzione di questo ente, che ormai non sta più in piedi sotto il profilo della capacità di governo della situazione.

Giudico molto positivamente l'atteggiamento del Ministro su Autostrade, sia in riferimento al fatto specifico sia per l'idea di rivedere il sistema delle concessioni, perché ormai l'aumento dei pedaggi e i mancati investimenti sono diventate questioni di grande rilievo nel nostro Paese. Il Ministro ci ha disegnato un metodo, però abbiamo urgenza di confrontarci sulle priorità che si sceglieranno nelle prossime settimane. Per il sistema ferroviario, si parla solamente di una parte di TAV; ma sono prioritari gli interventi sui nodi, sono prioritari gli interventi collegati, diciamo così, alla scelta delle reti TEN, delle grandi reti transeuropee? Io penso di sì.

Abbiamo poi un'altra grande emergenza (la sottolineo solamente, signor Ministro, e concludo, perché non ci si fermi solamente alle questioni gravi che lei ha sottolineato ma si vedano anche le opportunità): mi riferisco ai porti, che da due anni ormai hanno gli investimenti bloccati con le misure assunte nelle diverse manovre finanziarie.

GRILLO (*FI*). In una sola!

MAZZARELLO (*Ulivo*). Il mio amico Grillo dice sempre che i soldi ci sono; abbiamo fatto delle lunghissime discussioni e lui dava per finanziato tutto il piano della legge-obiettivo.

GRILLO (*FI*). Infatti è vero, e continuo a dirlo anche adesso.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Però non sono mai partite le opere; egli è un ottimista. Quindi, signor Ministro, le chiederei di valutare questo punto con grande attenzione e con grande intensità.

PRESIDENTE. Volevo formulare anch'io tre domande al Ministro, molto rapidamente, oltre agli apprezzamenti che salto per ragioni di tempo.

Anzitutto per quanto riguarda il Ponte sullo Stretto, come ha già ricordato il senatore Bonadonna, nel programma dell'Unione è scritto chiaramente che si richiede la sospensione dell'*iter*. Il contratto, in questa Commissione ne abbiamo discusso anche a lungo, è stato costruito in modo tale (e giustamente il senatore Cicolani rivendica dei meriti) che ciò sia ancora possibile, ovviamente con degli oneri ma non devastanti. Volevo capire, nell'ottica della verifica da lei invocata, se non sia opportuno interrompere tale *iter* rapidamente, anche al fine di risparmiare risorse pubbliche.

La seconda domanda riguarda le concessioni autostradali. Il senatore Brutti ha già indicato il tema delle proroghe di concessioni in corso che sarebbero ritornate però al punto di partenza perché mancavano alcuni atti, alcune firme, in ordine alla loro prosecuzione. Lei, signor Ministro, ha affermato che rivedrà l'intero sistema di regole delle concessioni, ovviamente discutendo con i concessionari, e mi sembra giustissimo. Ciò però significa che fino a quando non sarà rivisto il sistema di regole dette proroghe non riceveranno assenso e tutto resterà completamente fermo? Io sono tra coloro che hanno criticato queste proroghe *in extremis*, però capisco che bisogna anche parlare chiaramente nei confronti degli operatori. A mio avviso sarebbe opportuno fermare tutto, riscrivere le regole e alla luce di queste rivedere le concessioni in essere.

La terza domanda riguarda la legge obiettivo. Lei ha parlato di una certa continuità, ma mi sento subito in dovere di dirle che il mio punto di vista è differente. Credo che, rispetto alla legge obiettivo, sia necessaria molta discontinuità, ma preferisco non soffermarmi sugli aggettivi, per entrare nel merito. Lei ha ventilato l'ipotesi di eliminare la TAV in Valle di Susa dalla lista delle opere della legge obiettivo per farla procedere per legge ordinaria; ha parlato di correzioni alla legge obiettivo (riguardo al *general contractor*, alla conferenza dei servizi e probabilmente anche alla procedura di valutazione ambientale, anche se compete ad un altro Ministero); vorrei capire quali correzioni ha intenzione di proporre, al di là dei titoli e degli aggettivi che s'intendono conferire al tema della legge obiettivo.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Signor Presidente, desidero formulare un ringraziamento ai colleghi per i molti spunti di riflessione, le precisazioni, le indicazioni ed anche i consigli che mi hanno fornito. Ringrazio il senatore Grillo che mi ha ricordato che i residui passivi sono propri e impropri. Vorrei però ricordargli a mia volta che, per quanto riguarda il Ministero delle infrastrutture, i residui passivi si dividono in assegnati,

impegnati e contrattualizzati (non sono quindi di due tipi, ma di tre). I residui assegnati si riferiscono ad un progetto non ancora iniziato, ma appunto soltanto assegnato; i residui impegnati ad un determinato lavoro individuato a seguito di regolare gara; i residui contrattualizzati ad un lavoro già in corso. Questo era il senso del mio discorso quando ho fatto riferimento ai residui passivi.

Sempre ricollegandomi a quanto sostenuto dal collega Grillo, preciso che nel momento in cui ricevo la dichiarazione di un membro del consiglio di amministrazione in carica, in qualità di Ministro delle infrastrutture, non posso fare finta di non vedere, non sentire e non capire. Non è solo su tale dichiarazione, evidentemente, che mi sono basato per le mie valutazioni, ma la utilizzo soltanto per far capire la situazione, dal momento che il senatore Grillo sostiene che si tratti di «sogni». In questa dichiarazione emerge che da una serie di approfondimenti, effettuati dapprima nel corso della predisposizione del bilancio aziendale 2004 e successivamente, nel corso della predisposizione del bilancio 2005, si è potuta riscontrare la sussistenza di alcune importanti problematiche, relative alla copertura finanziaria del programma straordinario per il 2003 e dell'intero contratto di programma per il biennio 2003-2005 (come ricorderete, avevo già avvertito che qui si trattava di un problema di appostazione). In particolare, da elementi acquisiti all'interno degli uffici di contabilità e bilancio dell'ANAS, risulterebbe che il problema sia stato sollevato nel novembre 2004. In quella data, il responsabile dell'ufficio di contabilità segnalò una mancanza di copertura finanziaria pari a circa 3 miliardi e 800 milioni. Da una verifica eseguita presso gli uffici di contabilità, risulterebbe che le economie vere e proprie siano pari a 850 milioni, e che alla data del 31 dicembre 2002 i capitoli di bilancio effettivamente cancellati avessero un ammontare complessivo pari a 2 miliardi di euro. Pertanto al 31 dicembre 2002 risulterebbe una mancanza di copertura finanziaria pari a circa 2 miliardi e 300 milioni. Inoltre risulterebbe una richiesta di erogazione pari a circa 1 miliardo di euro su lavori relativi ai capitoli cancellati dal bilancio. Pertanto la mancanza complessiva di copertura finanziaria relativamente all'operazione dei residui passivi risulterebbe stimabile in 3 miliardi e 300 milioni. A quanto sopra, si aggiungono i problemi di copertura finanziaria dei maggiori costi risultanti da perizie suppletive e dal contenzioso del lavoro. Gli importi maturati a questo proposito non ricompresi in fondi specifici di bilancio possono essere stimati in circa un miliardo e 300 milioni. Quindi, la mancanza di copertura finanziaria sul contratto di programma per il biennio 2003-2005 dovrebbe essere pari a circa 4 miliardi e 600 milioni, su un programma di investimenti complessivi di 7 miliardi e 700 milioni. La domanda è la seguente: stipulare un contratto di programma prevedendo una serie di opere per 7 miliardi e 700 milioni – di cui mancano 4 miliardi e 600 milioni – è un problema politico?

GRILLO (*FI*). Ma questo non lo dice il Ministro, lo dice il Ragioniere generale dello Stato! I residui passivi non li governano i consiglieri o i consigli di amministrazione, signor Ministro! Incorre in errori tecnici!

PRESIDENTE. Senatore Grillo, la prego di ascoltare il Ministro.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Forse non ci siamo capiti, mi lasci parlare, senatore Grillo: sto segnalando che quelli che lei denomina «errori tecnici» sono documenti e affermazioni che si riferiscono a decisioni assunte dalla Ragioneria generale dello Stato, dal Ministro competente, dal Ministro dell'economia, eccetera, sulla base di determinate informazioni. Quando la Ragioneria generale e gli altri organi competenti prendono certe decisioni si basano su informazioni e documenti che ricevono dai soggetti a ciò preposti. In questo momento mi sto limitando a ricordarvi che, benché chiaramente le carte siano tutte formalmente corrette, il problema è che chi ha assunto certe decisioni ha operato in base alle informazioni ricevute. Al Ministro dell'economia dell'epoca è stato detto, cioè, che era possibile usufruire di un avanzo di 4 miliardi di euro di residui passivi per realizzare determinate operazioni ma questo non era vero perché quell'avanzo era già stato utilizzato per realizzare qualcos'altro. Tutto sommato, sto anche «scusando» il Governo passato; ma i suoi membri, ostinandosi a negare a tutti i costi, finiscono per tagliarsi le mani da soli. Di questa situazione non è mai stata fornita al consiglio di amministrazione alcuna informazione né rendicontazione da parte di nessuno degli organi competenti (presidente, direttore del consiglio di amministrazione, direttore generale, eccetera).

È chiaro, dunque, il concetto? Come risulta dalla tabella riepilogativa, l'ANAS ha impegni per un totale di circa 19 miliardi di euro, e fondi di copertura per un totale di circa 15,5 miliardi di euro (con una differenza negativa, quindi, pari a circa 3,5 miliardi di euro). In altri termini, si trova nella posizione di non poter completare gli investimenti che si è impegnata a compiere nell'ambito dei propri contratti di programma 2003-2005 perché mancano 3,5 miliardi di euro.

Il problema di fondo è di tipo societario, non di provvedimenti; il senatore Grillo sta cercando di difendere a tutti i costi un'azione del passato Governo, che in realtà nessuno sta accusando. Il problema di fondo è un altro; sarà dovuto forse a faciloneria, a voglia di strafare o anche ad un errore tecnico, che sicuramente in questo frangente è presente, perché le strutture periferiche operative non sono state messe al corrente di quanto disposto da quelle finanziarie, ossia di depennare le opere riferite ai residui passivi indicati.

CICOLANI (*FI*). Sono sempre affermazioni del consigliere autore della dichiarazione che ha citato prima?

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Ma allora non ci siamo capiti: sto parlando di una miriade di persone e documenti. Ho voluto ri-

spondere perché spesso mi accusate di parlare a caso, ma quelle che vi sto riferendo sono affermazioni di un membro del consiglio di amministrazione, che forse qualcosa capisce, visto che stava all'interno di quel consiglio!

CICOLANI (FI). Ma i revisori dei conti cosa hanno replicato?

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Sulla revisione dei conti c'è una lunga questione in atto: come lei mi insegna, su questo tema i revisori dei conti hanno preso per buono il dato di fatto obiettivo.

VICECONTE (FI). Per affrontare questo discorso sarebbe necessaria una seduta specifica.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Non sta a me decidere se a ciò si debba dedicare una seduta specifica o meno, siete voi a decidere. Semplicemente, quando vengo chiamato, devo limitarmi a venire in Parlamento per riferire ma non posso decidere se si debba convocare una seduta specifica sull'argomento, ci mancherebbe altro.

Procediamo con ordine: prima di sostenere che qualcosa non va bene bisogna pensarci due volte. Siamo in presenza di un dato di fatto obiettivo, non mi sono svegliato stamattina deciso a fare certe affermazioni. Si dice che i soldi ci sono: ditemi voi dove, io sono disposto a prenderli ovunque, magari sotto al tappeto! Chi ha letto le sue dichiarazioni sa che l'amministratore delegato Artusi ha deciso di dimettersi affermando di non capirci niente. Gli amministratori delegati di Ferrovie e ANAS hanno entrambi affermato di non avere i fondi per pagare gli stipendi ed andare avanti con i cantieri; lo hanno dichiarato loro, non me lo sto inventando io! Dove sono, allora, questi fondi che, a detta di tutti, esistono? Lo saprà il senatore Grillo: buon per lui che evidentemente è espertissimo di contabilità. Se vuole indicarmi il numero del conto corrente in cui giacciono, vado a prelevarli.

GRILLO (FI). Signor Ministro, la pregherei di tenere a mente, quando parla, che ci troviamo in Parlamento: i toni del dibattito non possono scendere a tali livelli. Sembra che stia confondendo i rapporti che intrattiene con i funzionari dello Stato con quelli che dovrebbe intrattenere con il Parlamento ed i suoi colleghi. Vada dal Ragioniere generale dello Stato! Vada dal suo collega Ministro dell'economia!

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Ecco, appunto: in proposito vorrei che il Parlamento acquisisse – non con riferimento a tali casi specifici, ma in generale – la valutazione della Ragioneria generale dello Stato e della Corte dei Conti in relazione alla gestione ANAS. Se il Parlamento non le ha già acquisite, comunque può procurarsele e forse è il caso che il Parlamento, acquisendole, si appropri del loro contenuto.

Quanto alla questione che è stata posta circa l'opportunità o meno di istituire una Commissione parlamentare di inchiesta, chiaramente il sottoscritto, in veste di Ministro, non ha alcun titolo ad intervenire in merito, potendosi limitare esclusivamente a prendere atto della decisione del Parlamento. Mi permetto di segnalare che, nel caso riteneste di doverla istituire, sarebbe riduttivo limitarla ai soli residui passivi: di ciò si occuperanno comunque la Ragioneria generale dello Stato e la Corte dei conti che faranno quanto è necessario.

Più in generale, il quesito, a mio avviso, è politico: si tratta di stabilire quale funzione assegnare all'ANAS, posto che attualmente svolge sia compiti di gestione che di vigilanza. Quindi, accanto alla problematica delle concessioni, occorre chiarire cosa fare alla luce dell'esperienza e soprattutto se, successivamente alla trasformazione in società per azioni, l'ANAS debba limitarsi a svolgere funzioni di gestione o svolgere anche funzioni di vigilanza. Troppo spesso, infatti, si registrano casi in cui le stesse persone – come anche in questa sede poc'anzi è stato sottolineato – finiscono per trovarsi a svolgere contemporaneamente attività di gestione e di vigilanza, con il successivo configurarsi di un conflitto d'interessi *in se* ed *ex se*. A mio avviso, sarebbe opportuno che il Parlamento fornisse indicazioni in tal senso.

Sia io personalmente come Ministro, che il Governo nel suo insieme, intendiamo assumere comunque l'impegno politico di rivedere la funzione dell'ANAS e del Ministero delle infrastrutture nel suo complesso con riferimento alla vigilanza, dal momento che il Ministero delle infrastrutture vigila sull'ANAS che a sua volta vigila sugli altri soggetti e così via, con una duplicazione di vigilanze che si potrebbe forse rendere più snella ripartendo le funzioni. Si tratta comunque di una questione che deve essere affrontata in ambito parlamentare.

Il collega Procacci ha ragione quando afferma che il piano infrastrutturale deve essere predisposto congiuntamente, in modo condiviso. Per questo ho previsto di ripartire da quanto risulta dagli atti, ritenendo non corretto mandare a monte tutto quello che è stato fatto – anche perché poi di infrastrutture l'Italia ha bisogno – e valutando la necessità di procedere in modo dialettico e collaborativo. La legge obiettivo è stata redatta sulla base di intese intervenute Regione per Regione e sottoscritte dai singoli governatori delle Regioni. Posto che in tale legge si prevedono in molti casi soltanto approvazioni tecniche e non anche finanziarie, per mancanza di risorse, posto che di fatto tanti soldi non si trovano nonostante si fosse evidenziata la necessità di reperirli, a partire dal mese di luglio ho fissato alcuni incontri (il primo luglio in Molise, e successivamente, il 17 luglio, l'incontro più importante in Lombardia) tra le strutture ministeriali ed i governatori delle Regioni, ai quali ho già scritto. Ad essi spetterà convocare i rappresentanti delle realtà territoriali, ad esempio i Presidenti delle Province, ove lo riterranno necessario, in modo da rispettare, così facendo, l'autonomia regionale.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Signor Ministro, perché non ci preannuncia già qualcosa, in questa sede?

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Altrimenti si rischia di avere nuovamente soltanto un elenco di cose già fatte.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Perché non è solo in questa sede che il Governo ritiene di doversi confrontare. Non posso informarvi su quali opere dovranno essere realizzate con urgenza, senza prima essermi incontrato con tutte le parti interessate. Pensiamo, ad esempio, alla situazione della Lombardia, per la quale dobbiamo decidere, sulla base delle risorse a disposizione, se realizzare prima la Brebemi, la Pedemontana, la quarta corsia o piuttosto la Pedemontanina. Si tratta di quattro opere la cui realizzazione richiede l'impiego da parte dello Stato di ingenti risorse finanziarie. Sono certo disponibile ad un confronto con il Parlamento, ma è necessario anche confrontarsi con le Regioni e tutto ciò può avvenire parallelamente. Occorre tener conto del fatto che, una volta diffuse le notizie relative a quanto deciso in sede parlamentare sulle opere da realizzare, i Presidenti di Regione potrebbero contestare di essere stati esclusi dalla discussione. Tra l'altro, come membri della Commissione, voi potete partecipare e presenziare anche agli incontri con le singole Regioni interessate. Seguirò dunque questo modo di procedere: intendo andare a verificare, Regione per Regione, se ci sono variazioni rispetto alle intese fatte, se ci sono opere impossibili da realizzare in rapporto alle risorse necessarie.

Sui quotidiani tutti i giorni si legge che la Brebemi o la Pedemontana saranno realizzate senza costare una lira allo Stato; tuttavia, la prima cosa che lo Stato è chiamato a fare concerne il reperimento di 780 milioni. Dunque, da un lato si dice che, ad esempio, la realizzazione della Pedemontana non comporta alcuna spesa per lo Stato, mentre dall'altro si dice che sono necessari, per cominciare, 780 milioni. C'è sicuramente un problema. Si tratta però di un'opera importante e dobbiamo valutare come realizzarla: non sto dicendo che non bisogna farla, ma che forse è opportuno confrontarci anche con la Regione Lombardia. D'altra parte, resta il fatto che non intendo fare alcun progetto senza confrontarmi con voi. Questi due confronti possono coesistere tranquillamente.

Per quanto riguarda, da ultimo, il commissariamento dell'ANAS, ho già formulato apposita richiesta al Ministro dell'economia sulla base di queste informazioni, non in ragione della responsabilità di qualcuno, ma per una questione oggettiva. Ritengo che in questo momento si possa procedere a commissariamento proprio perché, al di là delle responsabilità che possono anche non esserci – e non ho comunque individuato in questa sede responsabilità nei confronti di nessuno – credo sia opportuno valutare l'opportunità di procedere in tal senso.

CICOLANI (*FI*). Signor Ministro, non si può procedere al commissariamento dell'ANAS, trattandosi di una società per azioni; o lei rileva

delle responsabilità oppure non si può commissariare. È questo che sto cercando di dirle.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Senatore Cicolani, nel corso della mia vita ho capito che da qualcun altro posso sempre imparare come fare qualcosa che ero certo non si potesse fare. Lei pensa che non si può procedere al commissariamento, ma possono accadere tante cose: può accadere, ad esempio, che i diretti interessati sulla base di queste rilevazioni si dimettano e quindi non sussista più il problema.

TREMATERA (*UDC*). Uno dei motivi per mettere in crisi i commissari è poterli sostituire.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Non parliamo in questo modo, non scadiamo in questo tipo di considerazioni. Il diritto societario, ad esempio, prevede semplicemente che i soci – lei me lo insegna – possono rivedere lo statuto. E allora forse il socio unico Ministero dell'economia può rivedere lo statuto.

GRILLO (*FI*). Se avesse ragione, se fosse vero quanto lei ha detto, l'ANAS sarebbe in un dissesto incredibile e allora sì che si potrebbe fare. Dimostri però che l'ANAS è in dissesto.

CICOLANI (*FI*). Allora sì, di fronte a un dissesto disastroso.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Sto parlando da un punto di vista tecnico, rispondendo all'osservazione che mi è stata fatta: mi è stato detto che non si può agire in un certo modo e io rispondo dal punto di vista tecnico, non sto precisando cosa si deve fare. A una domanda tecnica rispondo sul piano tecnico e sul piano tecnico si può procedere con tante modalità – ne ho indicato alcune – al commissariamento di una società di capitali.

Stabilito ciò, credo che in questo momento sia opportuno il commissariamento dell'ANAS. Mi sono assunto la responsabilità di richiederlo al Ministro dell'economia che ha il potere di decidere se disporlo o meno. Non spetta certo a me decidere, ma ho creduto di avere il dovere di richiedere l'autorizzazione per il commissariamento.

Per quanto riguarda l'ingegner Bevilacqua non ho capito a fondo la questione. Potete comunque fare una richiesta specifica al Ministero delle infrastrutture sulla questione, presentando, ad esempio, un'interrogazione parlamentare o un quesito in modo che io possa rispondere.

MONTALBANO (*Aut*). Volevo evitare l'interrogazione parlamentare.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Ma io devo avere una ragione per procedere ad un accertamento; per rispondere devo avere una richiesta formale.

MONTALBANO (*Aut.*). È l'8^a Commissione parlamentare del Senato che le chiede di accertare se la direzione dei lavori di quel cantiere è affidata ad un certo ingegnere e se a tale ingegnere siano state affidate altre direzioni dei lavori in Italia. Se poi lei dice che il Ministero non può farlo...

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Non sto assolutamente dicendo questo! Forse ci si dovrebbe abituare anche ad ascoltare. Le sto dicendo che delle due l'una: me lo può chiedere la Commissione per iscritto oppure me lo chiede personalmente, per iscritto o mediante un'interrogazione parlamentare. Una semplice richiesta verbale non può valere.

Concludendo, intendo dare tre risposte alla presidente Donati. Per quanto riguarda il Ponte sullo Stretto di Messina, il problema concerne la rapida interruzione. Un collega, prima, ha fatto rilevare che se vengono posti in essere atti giuridicamente rilevanti, essi hanno conseguenze giuridicamente rilevanti.

L'interruzione immediata oggi può essere fatta solo *ad nutum*. L'interruzione *ad nutum* non può essere per risoluzione o per inadempimento ma per recesso, per diversa valutazione. Questo comporta una penale superiore al costo della stessa progettazione, quindi il problema di fondo – poi magari decideremo di discutere su questo in un'apposita sede – è quello di valutare come individuare il meccanismo che consenta il massimo risparmio per il raggiungimento di quell'obiettivo. Nel programma dell'Unione, d'altra parte, c'è scritto che il progetto sul Ponte viene accantonato per un riesame. Ma perché procedere alla mera sospensione e pagare una cifra esorbitante di penale se si può trovare una soluzione molto meno costosa? Quello su cui stiamo discutendo a livello governativo – e ho posto la questione anche al ministro Padoa-Schioppa – è individuare in che modo si può cristallizzare la situazione senza dovere spendere un recesso *ad nutum* che comporta una responsabilità per noi non indifferente.

Per quanto riguarda le concessioni autostradali, ci sono concessioni in scadenza ma c'è anche un problema più generale della revisione delle concessioni stesse. Non vorrei che tutto restasse bloccato perché si deve procedere a una rivisitazione complessiva dopo dieci anni. La mia idea – ma in questo voglio confrontarmi con voi – è quella di lavorare per questa rivisitazione complessiva che comporta una concessione generale e poi varie concessioni speciali, cioè un insieme di norme che contengano un capitolato generale e i capitoli speciali. Tuttavia, man mano che le concessioni arrivano a scadenza o che si verificano fatti per cui bisogna intervenire sulle stesse (per esempio Autostrade-Abertis), non si può tenere bloccata una situazione in attesa che si risolva la direttiva quadro sulle concessioni. Credo che le due cose possano coesistere e intanto è necessario sfruttare la concessione su cui si deve discutere anche come volano, inserendo una norma di riserva che dica che tutto deve essere valutato nell'ambito concessione. In tal modo, la questione Autostrade-Abertis o le concessioni in scadenza si risolveranno ma nello stesso tempo potremo intervenire subito per le modifiche necessarie.

Per quanto riguarda la legge obiettivo, essa prevede tutta una serie di procedure velocizzate e abbreviate. Vorrei ricordare che si tratta di una norma legislativa che in quanto tale va rispettata; per poterla considerare non attuale, infatti, dovremmo intervenire in Parlamento per modificarla. Allora il problema è con riferimento specifico ad alcuni interventi per cui è data la possibilità di agire in via diversa: per esempio, per la TAV noi possiamo decidere di procedere con la V.I.A. (valutazione di impatto ambientale) ordinaria, realizzarla o meno, in un modo o nell'altro, in un posto o nell'altro. In questo modo abbiamo impostato il lavoro per la TAV della Val di Susa. Diverso è dire che il pacchetto complessivo dell'impostazione della legge obiettivo non è più valido perché dovremmo intervenire con una norma legislativa per rimetterla in discussione, dal momento che non è possibile farlo con un atto amministrativo.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Di Pietro per aver partecipato alla seduta.

Dichiaro concluse le comunicazioni del Governo.

I lavori terminano alle ore 17,05.

