SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Programmazione economica, bilancio)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA FUNZIONALITÀ, SULL'EFFICACIA E SUL COORDINAMENTO DEI DIVERSI STRUMENTI DELLE POLITICHE PUBBLICHE DELLE AREE DEPRESSE

8º Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 31 MARZO 1998

Presidenza del presidente COVIELLO

IC 0721

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

I N D I C E

Audizione del Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 9, 10 e *passim*
COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane* . . . . . 4, 9, 10 e *passim*
DE MARTINO *(Dem. Sin.-L'Ulivo)* 13
FERRANTE *(Dem. Sin.-L'Ulivo)* 17
FIGURELLI *(Dem. Sin.-L'Ulivo)* 14
GRILLO *(Forza Italia)* 16, 19, 21
MORANDO *(Dem. Sin.-L'Ulivo)* 12

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane, Costa.

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

Audizione del Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla funzionalità, sull'efficacia e sul coordinamento dei diversi strumenti delle politiche pubbliche delle aree depresse, sospesa nella seduta del 26 novembre 1997.

In considerazione della rilevanza dell'argomento, ho richiesto a nome della Commissione, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, l'attivazione dell'impianto audiovisivo, in modo da consentire la speciale forma di pubblicità della seduta ivi prevista, e la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Poichè non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Come ricorderete, onorevoli colleghi, avevamo programmato l'audizione dei Ministri di settore per verificare l'andamento della spesa e degli impegni programmatici assunti dai diversi Ministeri nel settore delle infrastrutture, richiamando i lavori di queste Commissioni sia per l'attivazione dei mutui che abbiamo assunto lo scorso anno con la «legge Bersani» sia alla luce della delibera del CIPE del luglio scorso, che ha assegnato 3.000 miliardi – di cui 1.500 alle regioni e 1.500 ai Ministeri operativi nel campo dei lavori pubblici e dei trasporti – al fine di dare impulso alla ripresa degli interventi infrastrutturali. Sono maturate nel frattempo ulteriori decisioni del CIPE che, con delibera del 17 marzo, ha riprogrammato le risorse previste dalla normativa sulle aree depresse (la vecchia legge 1º marzo 1986, n. 64) con quelle indicate nella nuova normativa, dalla legge n. 188 del 1992 in poi, anche alla luce dell'incontro del Governo con i sindacati, che ha rappresentato un momento di rendicontazione degli impegni assunti e di quelli da assumere per il prossimo triennio.

Oggi è prevista l'audizione del ministro dei lavori pubblici, Costa, che ci illustrerà l'andamento di tali interventi ed inoltre riferirà sull'attivazione della normativa che ha visto questa Commissione, unitamente alla 10ª Commissione del Senato, innovare il sistema amministrativo per accelerare le procedure relative all'espletamento delle opere pubbliche. Mi riferisco al cosiddetto decreto sblocca-cantieri, che abbiamo varato lo scorso anno e che doveva consentire un procedimento operativo più rapido nell'affrontare le questioni riguardanti l'ammodernamento delle infrastrutture, sia per il Mezzogiorno che per il resto del paese.

Ringrazio dunque il Ministro per la sua disponibilità e per gli spunti che fornirà alla ulteriore riflessione che in questa Commissione stiamo compiendo, non solo per monitorare l'andamento della spesa pubblica nel settore degli investimenti a favore delle aree depresse, ma anche per assumere gli orientamenti relativi a quanto dobbiamo decidere alla vigilia della discussione del Documento di programmazione economico-finanziaria.

Do pertanto la parola al ministro Costa.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* La ringrazio, signor Presidente. Sul tema in discussione ho predisposto una relazione scritta che forse può essere di aiuto per alcuni dettagli; consentitemi però, dato il poco tempo che abbiamo, due parole al fine di inquadrare il lavoro che stiamo svolgendo, perchè si capisca quale politica delle infrastrutture il Ministero sta seguendo; parlo di «politica delle infrastrutture», superando in qualche modo la dizione «lavori pubblici» ed immaginando per il nostro paese la necessità – che a me sembra evidente – di ritrovare un luogo di impulso, di promozione e di organizzazione di una politica coerente e coordinata delle infrastrutture.

Il nostro paese, per i motivi che conoscete e che non ripeterò – dovuti in parte ai vincoli finanziari ed in parte, purtroppo, alla poco felice associazione della politica infrastrutturale in alcuni ambiti con la politica del finanziamento di questi, che di fatto aveva assunto forme patologiche, alimentando quel fenomeno chiamato Tangentopoli – negli ultimi anni ha visto una riduzione degli investimenti infrastrutturali finanziati dallo Stato. Le conseguenze di tale situazione sono due: la prima, sulla quale ritornerò fra un attimo, è che il venire meno di tali investimenti infrastrutturali fa venire meno un effetto moltiplicatore sulla produzione e quindi sul reddito e sull'occupazione, il che è motivo di preoccupazione; la seconda, che sto tentando con una qualche insistenza di segnalare, è legata al ritardo o comunque al mantenimento delle dotazioni infrastrutturali del paese. Sempre più infatti alle infrastrutture viene affidato il compito di mantenere i differenziali di competitività tra le diverse aree non solo del paese, ma – ormai – dell'Europa; un'Europa unificata sul piano monetario e fiscale, nella quale quindi le diverse aree, italiane e non, non potranno aumentare o diminuire artificialmente la loro competitività in termini di interventi monetari, fiscali e di scambio. La congiuntura relativa di un'area rispetto ad un'altra dipenderà anzitutto dalla sua capacità di investire in capitale umano, di investire in capitale relazionale, cioè dalla capacità di fare sistema, di avere il consenso, di esprimere progettualità, ed inoltre, per quello che qui ci interessa, dalla capacità di investire in capitale infrastrutturale.

Ci auguriamo dunque (e ormai l'obiettivo sembra raggiunto) di entrare nell'Europa delle monete, ma poi dovremo restare nell'Europa della competitività e a tal fine occorre una strategia di recupero del ritardo infrastrutturale e del mantenimento delle capacità che sotto tale profilo sono state raggiunte.

In quest'ottica il collegamento con tutte le Amministrazioni interessate è importante; abbiamo portato avanti un lavoro di lungo periodo, che fra breve spero di poter rendere pubblico, tendente ad una ricognizione delle necessità di intervento in vari settori di competenza del Ministero (difesa del suolo, risorse idriche, sistema stradale ed autostradale, sistema delle reti come infrastrutture) e poi, in collaborazione anche con altre Amministrazioni, in termini di energia, telematica, sicurezza e giustizia. In sostanza, abbiamo tentato di offrire un'idea delle necessità non perchè esse siano tradotte immediatamente in progetti da finanziare (come si è detto, vi sono vincoli di bilancio che voi conoscete meglio di me e che ci impediscono di muoverci in questa direzione), ma perchè si abbia un'idea di quali sono le priorità di intervento.

Spero che i primi risultati di questo lavoro appaiano già all'interno del DPEF; al momento esso ha valore solo come utile strumento di autolimitazione del Ministero, nel senso di chiarire che ci comporteremo seguendo queste linee-guida, nella convinzione che esse servano per tutti e facciano sì che si riesca magari a compiere quell'insieme di opere che si decide di realizzare, se ne capisca lo scopo e non ci si ritrovi ogni volta a ridiscutere; che si esca dal paradosso – ormai classico, almeno per quanto mi riguarda – per cui prima siamo tutti d'accordo sulla necessità dell'ammodernamento infrastrutturale e poi su ogni singola opera si scatena la *bagarre*, per cui non sempre si riesce a far sì che quella opera faccia passi in avanti.

È evidente che si tratta di un problema che non potrà essere risolto facilmente; la portata delle necessità è tale per cui immaginare che il bilancio dello Stato in questo momento, con i vincoli di debito che voi conoscete, possa ampiamente finanziare un programma del genere è molto difficile. Per questo stiamo cercando di lavorare anche ad ipotesi di finanza di progetto affinchè la stessa esca un po' dalla mitologia per diventare una realtà; un'operazione molto simile a quella che il Governo inglese Blair ha assunto come sua linea di condotta, che associa la concessione di costruzione e gestione oppure invece la locazione finanziaria, immaginando anche programmi nei quali non necessariamente il costo dell'opera è a carico del privato, laddove non ci siano tariffe da riscuotere: rimane a carico dello Stato, ma l'onere finanziario, il mutuo, il debito lo contrae il privato e lo Stato si impegna a pagare delle rate (nel caso inglese, addirittura proporzionali ai servizi resi; nel nostro caso, potremmo avvicinarci a questo schema in modo diverso), con il duplice obiettivo di non caricare il debito sul bilancio dello Stato e di poter disaccoppiare nuovamente il tempo della realizzazione dal tempo del finanziamento.

Questo, con particolare riferimento al Mezzogiorno, si combina con una strategia che mira al recupero differenziale della dotazione infrastrutturale di questa parte del paese e in proposito immaginiamo di muoverci in due direzioni. La prima prevede la predisposizione di programmi di riqualificazione e sviluppo infrastrutturale puntuale, da porre in relazione con i patti territoriali e i contratti d'area relativi ai «fuochi di sviluppo» che si vogliono sostenere in via prioritaria. Si tratta, cioè, di assistere i

patti territoriali e i contratti d'area, che per loro definizione comportano interventi di breve periodo e che quindi potranno incidere solo in parte sullo squilibrio, con dei pacchetti infrastrutturali.

La seconda strategia contempla la definizione o ridefinizione di interventi infrastrutturali di rete di grande scala, capaci di creare, mantenere o rafforzare la competitività del Mezzogiorno. In particolare, quest'anno, la nostra azione punterà al completamento dell'infrastrutturazione idrica del Mezzogiorno; all'allargamento, al recupero e comunque al miglioramento della rete stradale e autostradale, a partire dalla Salerno-Reggio Calabria su cui contiamo di intervenire il più rapidamente possibile; a un intervento coordinato almeno nelle quattro grandi città del Mezzogiorno (Napoli, Bari, Palermo e Catania), che miri alla riqualificazione delle aree produttive da ex industriali a postindustriali e al recupero dei quartieri degradati, con misure che favoriscano la mobilità (fondamentalmente quella collettività) all'interno delle singole aree.

Questi sono tre interventi che certo non esauriscono il quadro, ma sono quelli su cui vorremmo concentrare l'attenzione a partire dal prossimo anno, in modo tale che possano produrre i propri effetti positivi in ordine alla priorità che il Governo si è dato e che spero il Parlamento rafforzerà. In ogni caso, un quadro più ordinato di tutti questi interventi sarà contenuto nel DPEF che stiamo predisponendo.

Questo è, per così dire, il quadro delle prospettive; vi sono poi le due domande più specifiche e dirette poste dal Presidente, sulle quali non ho alcuna difficoltà a rispondere.

Per quanto riguarda la delibera CIPE dello scorso marzo, che ha previsto, per il periodo 1998-2001, integrazioni e modulazione delle assegnazioni a favore delle aree depresse, essa è la conseguenza pratica della decisione assunta dal Parlamento di modificare le procedure di finanziamento degli investimenti. Infatti, la legge 27 dicembre 1997, n. 449, ha abrogato le norme che autorizzavano la contrazione di mutui, riportando le spese per investimenti nell'alveo dei normali stanziamenti destinati in bilancio secondo l'articolazione pluriennale prevista dalla tabella F della legge finanziaria. Si è previsto, cioè, che lo Stato nei prossimi anni finanzi direttamente le quote di spesa che debbono essere fatte, senza passare attraverso l'accensione di un mutuo. In sostanza, si è voluto separare la possibilità di fare investimenti in conto capitale dalla contrazione di mutui che andrebbero ad aumentare il debito e che quindi avrebbero riflessi negativi sulla finanza pubblica.

Questa decisione presa dal Parlamento ha creato un paio di problemi, che però sono stati risolti. Infatti, per quanto riguarda gli investimenti di mia competenza, che sono per definizione investimenti pluriennali, la possibilità di firmare contratti esigeva la copertura finanziaria per l'intero periodo e non soltanto per il primo anno. Quindi, la delibera CIPE, la prima cosa importante che ha fatto, è stata quella di consentire l'impegnabilità dell'intera cifra. Questo ci ha autorizzato a firmare contratti che coprono un ampio periodo, anche se la somma complessiva non era già stanziata in bilancio.

In secondo luogo, in essa viene garantito che l'autorizzazione di cassa definita in ciascun esercizio segua il profilo temporale degli impegni già assunti. In sostanza, oggi siamo autorizzati a stipulare un contratto, cui farà seguito un flusso di cassa che noi segnaleremo per tempo al Ministero del bilancio e, sulla base di questo, otterremo i soldi necessari perché il flusso degli investimenti non si interrompa.

Non nascondo che la soppressione dell'autorizzazione a contrarre mutui, e il conseguente passaggio dei fondi in tabella F, ha provocato un rallentamento degli investimenti che erano pronti per partire e che aspettavano solo la concessione del mutuo, ma ora la delibera CIPE del 17 marzo ha rimesso ordine, dal punto di vista finanziario, in tutta l'attività.

Le conseguenze operative di tale delibera sono quelle che abbiamo comunicato anche nell'incontro avuto con i sindacati. In quella sede, proprio per spiegare questo nuovo corso e per far comprendere il concetto dei profili di cassa, abbiamo illustrato un documento contenente tra l'altro delle tabelle nelle quali, accanto agli impegni che riteniamo di poter assumere nel 1998, abbiamo aggiunto anche la relativa previsione di cassa.

Questo documento riguarda fondamentalmente gli impegni sulla viabilità, che si riferiscono principalmente alla Salerno-Reggio Calabria (789 miliardi); alla Messina-Palermo; ad altro sulle autostrade; alla Bari-Brindisi-Otranto; alla Cagliari-Sassari. Si tratta di 7.020 miliardi impegnati per la grande viabilità in Italia, a cui corrispondono impegni per 3.189 miliardi in favore del Mezzogiorno, che provocheranno un'uscita di cassa di 1.093 miliardi.

Poi ci sono: l'edilizia demaniale; le opere marittime; le prime spese relative al programma del Giubileo (di cui parlerò fra un attimo); il magistrato del Po per quanto riguarda l'alluvione del 1994; le risorse idriche, con 1.316 miliardi di impegni tutti per il Mezzogiorno che provocheranno 1.029 miliardi di spesa; l'avvio dei programmi comunitari URBAN e INTERREG con particolare riferimento al Sud; le spese rimesse in moto *ex* articolo 14 della legge n. 135 del 1997 sugli IACP circa finanziamenti per nuove costruzioni o per provvedere alla manutenzione straordinaria dell'esistente; poi c'è l'avvio di qualche finanziamento *ex* articolo 13 sempre della citata legge n. 135, cosiddetto sblocca-cantieri. Il totale dei cantieri aperti comporterà impegni per il Mezzogiorno per 6.335 miliardi circa e una spesa per 3.943 miliardi circa entro il 1998.

Vanno poi aggiunti altri interventi per i quali ad oggi non abbiamo un profilo di cassa preciso, ma che dovrebbero comportare una spesa, sempre per il Mezzogiorno ed entro il 1998, pari a 2.400 miliardi, portando il totale a 6.343 miliardi circa. Abbiamo previsto ulteriori interventi per le risorse idriche, che dovrebbero attivare 3.224 miliardi entro il 30 giugno di quest'anno. Inoltre, cominceranno a produrre effetti di cassa i programmi di riqualificazione urbana; come sapete, con 588 miliardi abbiamo attivato investimenti per 5.500 miliardi; abbiamo attivato i protocolli di intesa, adesso concluderemo gli accordi di programma e spero cominceremo ad avere operazioni di questo ordine. Sabato notte abbiamo

concluso la proposta riguardante il Giubileo fuori Lazio per 1.860 miliardi, che ragionevolmente cominceranno a produrre qualche effetto a partire dalla seconda metà di quest'anno, Poi ci sono i nuovi programmi URBAN e INTERREG che prevedono circa 1.900 miliardi di investimenti, nonché altri interventi indicati nel documento e il piano ANAS per progetti finanziati in base all'accordo di programma 1998 per oltre 4.000 miliardi. Inoltre, ci sono ulteriori fondi da assegnare, ma questi riguardano l'assistenza finanziaria di programmi in prospettiva di cui ho detto, e per non confondere le idee mi fermerò qui.

Con i sindacati, in assoluta trasparenza, abbiamo indicato quanto immaginiamo di spendere quest'anno, quel che impegniamo quest'anno e quel che, pensiamo di avviare ulteriormente, d'accordo con le parti sociali, proseguendo in questo lavoro nei prossimi mesi.

Questo è il quadro degli interventi. Abbiamo predisposto quel documento, trasmesso ai sindacati, che è più particolareggiato e indica addirittura i lotti e i cantieri aperti con i tempi con cui ci muoveremo pur con tutte le difficoltà che – ripeto – sono state segnalate circa il processo di messa in moto di una politica più efficiente di infrastrutturazione nel paese, che sconta ancora due problemi. Il primo è che ancora non abbiamo messo completamente a regime il processo autorizzativo nella valutazione dell'opera da eseguire e della tutela da garantire che presenta dei momenti di incertezza che non sono preventivabili; laddove ci si trovi per qualsiasi motivo ad avere un problema di tutela ambientale o culturale l'opera può essere bloccata. Il secondo problema è quello finanziario, che è ben noto a questa Commissione, e rispetto al quale cerchiamo di muoverci utilizzando al meglio i fondi dello Stato, sfruttando al massimo il cofinanziamento europeo, cercando di muoverci nell'ambito delle condizioni generali di finanza di progetto precedentemente esposte.

Stiamo provando a studiare la fattibilità di un «pedaggiamento» della Salerno-Reggio Calabria immaginando tecniche di riscossione che non implichino la chiusura della stessa attraverso caselli, ma solo delle chiusure elettroniche. Ho già emanato una direttiva all'ANAS per preparare un progetto, che vaglieremo insieme al Ministero delle finanze, a quello del bilancio e banche esperte di questi progetti, che ci assisteranno nella valutazione della fattibilità di questa ipotesi. Spero di poter tornare presto con una proposta per quanto riguarda questo progetto.

L'atteggiamento meno pigro rispetto alla situazione del paese, che non si appoggi unicamente sull'idea che bisogna attendere solo il finanziamento dello Stato, può portare a qualche risultato positivo.

La situazione finanziaria nella quale siamo, per cui i finanziamenti in conto capitale vanno coniugati con una prospettiva di rientro dal debito, sicuramente non è compatibile con le esigenze infrastrutturali del paese. Bisogna trovare una via d'uscita, che non può essere altro che quella, a me sembra, di seguire con attenzione gli esperimenti in atto in Europa. Faccio presente che l'aeroporto di Atene verrà costruito con un contributo dello Stato pari al 6 per cento del costo. Si stanno avviando esperimenti – come li definisce John Prescott, vice presidente del Consiglio inglese – di

partnership tra pubblico e privato in vista di programmi strutturali che nemmeno l'Inghilterra avrebbe potuto permettersi.

Credo valga la pena prestare attenzione, senza bisogno di copiare assolutamente nulla, a questi esperimenti. Credo che con un pieno controllo pubblico degli interventi da fare, con una lista chiusa di interventi decisi dal Parlamento, dal Governo, dalle comunità locali secondo la propria competenza, non ci sia alcuna difficoltà ad accedere a forme di finanza di questo tipo. L'alternativa è quella di dover scontare un ritardo strutturale di lungo periodo.

PRESIDENTE. Ringrazio il signor Ministro per averci fornito questo quadro generale.

Mi pare sia utile porre alcune domande e richieste di informazioni.

Vorrei affrontare due temi: il programma ANAS, che rappresenta un po' la croce e la delizia dell'intervento sulla viabilità, spesso non adeguata nel Mezzogiorno e nelle aree depresse in generale, e il programma delle risorse idriche.

Mi viene subito in mente una esperienza recente che abbiamo avuto in Sardegna la settimana scorsa. C'è una diga che non è invasata per un problema con l'ENEL; la diga sarebbe pienamente invasabile, ma mancano le opere di adduzione. Tali questioni ci venivano segnalate nel corso di un'audizione che abbiamo condotto.

Certo, il Ministro non può rispondere sulle singole questioni, ma il problema idrico nel Mezzogiorno è importante. Qui c'è una questione di raccordo con la direttiva comunitaria e di limiti che l'Unione europea pone nell'utilizzo dei fondi comunitari per attivare settori produttivi eccedentari nel Mezzogiorno; comunque, abbiamo risorse idriche che ormai sono accumulate e non sono distribuibili.

La terza questione – ma vedo che il Ministro forse non ha una piena informazione sul tema; se vorrà farci pervenire qualche informazione integrativa rispetto all'audizione odierna gliene saremo grati – è la seguente: questa Commissione ha approvato un programma prospettato dal sottosegretario Sales che prevedeva 1.500 miliardi di interventi nei settori lavori pubblici e trasporti, soprattutto trasporti (mi riferisco m particolare all'ammodernamento della rete), ed altri 1.500 miliardi a favore degli interventi regionali per le opere di raccordo del sistema infrastrutturale La notizia che abbiamo da questa delibera è che non sono stati attivati i finanziamenti: i primi finanziamenti dovrebbero attivare i mutui a partire dal 1998. Vorremmo avere qualche notizia in più su tale programma, perché le regioni hanno programmato gli interventi a luglio dello scorso anno, mettendo in moto spesso processi di impegno con le comunità locali. Se il Ministro volesse darci anche qualche informazione utile, visto che l'istruttoria, l'esame della compatibilità, è stato condotto dal Ministero dei lavori pubblici, gliene saremmo grati.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane*. La delibera del CIPE del dicembre 1996, per quanto ci riguarda...

PRESIDENTE. Il programma a cui mi sono riferito è del luglio 1997.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane*. Per quanto riguarda i programmi, il CIPE ha distribuito i fondi per le aree depresse alle amministrazioni centrali e noi abbiamo man mano seguito, dalla fine del 1996 all'aprile 1997, alla nuova delibera del luglio 1997, i riparti sulle leggi che vi sono state, che erano assistite come ho detto da mutui, i quali sono stati solo in parte contratti e che di fatto hanno provocato una riprogrammazione per le amministrazioni centrali, che è quella che abbiamo fatto qualche giorno fa. Onestamente, per le distribuzioni sui programmi regionali, questi sono di competenza delle regioni, quindi noi non abbiamo nemmeno istruito le pratiche operative delle regioni. Diverso è il discorso sulle risorse idriche, perchè si tratta di un programma operativo multiregionale che noi coordiniamo anche per le regioni. Questi sono fondi dati alle regioni che adesso il Ministero del bilancio in cabina di regia sta valutando, nel senso di verificare cosa è stato fatto dalle diverse regioni e come procedere in futuro. Quindi su questo non sono in grado di fornire precisazioni. Posso invece dare spiegazioni su altri due punti sollevati dal Presidente.

Per quanto riguarda l'ANAS, per la quale il tentativo in corso di recupero dell'efficienza e dell'efficacia ha prodotto dei risultati, anche se non tutti quelli che probabilmente vorremmo, la nostra attività si muove su tre piani. In primo luogo, abbiamo un arretrato piuttosto cospicuo che ammontava l'anno scorso a quasi 16.000 miliardi di possibili investimenti bloccati da una parte all'altra del paese, che si sono limitatamente tradotti in lavori per i vincoli di cassa che si sono dati. In molti casi però si trattava di lavori che andavano esaminati caso per caso. Dall'anno scorso noi abbiamo licenziato il programma triennale, che si traduce in accordi di programma annuali: quello per il 1998 siamo praticamente pronti a firmarlo; quello del 1997 lo abbiamo seguito e, come sapete, lo abbiamo costruito fondamentalmente in accordo con le regioni, consentendo loro di interloquire nella definizione del programma stesso. Anche qui la quantità di risorse di ogni anno è sicuramente insufficiente rispetto alle esigenze, ma cercheremo in sede di nuovo accordo di programma di tenere conto di quelle piccole modifiche che è possibile fare. Il programma comunque è quello indicato, per cui onestamente di volta in volta, quando qualcuno mi pone qualche problema, la mia risposta è sempre: o è nel piano o non lo è; se non è nel piano, le difficoltà per inserirlo sono tante. Devo dire che le esigenze che mi vengono proposte, di eventuali inserimenti nel piano, sono idonee, nel senso che vi sono situazioni di difficoltà che sono valide in sè, che in qualche caso sono anche la conseguenza del fatto che siamo in arretrato, con problemi strutturali, con la mobilità ferroviaria, e quindi si cerca inevitabilmente di rispondere in senso stradale anche laddove qualcosa d'altro si potrebbe fare.

Il mio giudizio complessivo quindi è che abbiamo recuperato sicuramente in efficienza e in efficacia, ma non ci siamo ancora a livello di risposta effettiva e complessiva. Devo anche ricordare a questa Commis-

sione che, mi pare da oggi, è pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* il cosiddetto decreto sul conferimento alle regioni; dovremmo entro sessanta giorni definire la rete stradale di interesse nazionale, trasferire il tutto alle regioni, riordinare l'ANAS nei prossimi tre mesi. Quindi, il giudizio storico su quello che è stato può essere utile per orientarci in quello che faremo, ma siamo di fronte ad una completa riorganizzazione dell'intervento e della politica in questo settore.

Sulle risorse idriche la novità, se così la possiamo chiamare, introdotta lo scorso anno e che ha consentito al programma delle risorse idriche di passare dall'essere un programma a rischio, molto arretrato, ad un programma che in questo momento vede impegnato il cento per cento dei suoi 4.000 miliardi di risorse e che ha una riserva di 2.000 miliardi di progetti pronti a sostituire quelli che eventualmente dovessero cadere tra quelli già individuati, è stata l'idea di alcuni miei funzionari – devo dirlo, perchè desidero segnalare in positivo tale aspetto – di rovesciare il ragionamento dell'intervento sulle risorse idriche, cioè di impegnarsi di più sulle reti distributive locali in modo da preparare l'arrivo dell'acqua dalle grandi reti di distribuzione. Se noi partiamo dalla diga – come abbiamo sempre fatto in passato – negli anni in cui costruiamo la diga certamente non distribuiamo l'acqua, quando la diga sarà fatta si dovrà arrivare con le condotte e finchè non sarà predisposta la distribuzione capillare non si riuscirà a distribuire l'acqua, soprattutto quella potabile. Questa impostazione ha avuto come effetto di impedire il passaggio all'applicazione piena della «legge Galli» e quindi la possibilità di preparare la tariffazione dell'acqua stessa e la possibilità di cofinanziamento del progetto stesso. Quindi si è dato molto spazio ai progetti di distribuzione idrica interna, immaginando che intanto l'acqua la si attinga dove attualmente è possibile: meglio attingerla dal pozzo e poi distribuirla, in attesa di poterla attingere dalle grandi condotte che prepareremo successivamente, ma essere pronti, abituare vaste aree del paese che non lo sono o che non hanno avuto la possibilità di avere nemmeno l'acqua, perchè purtroppo, come voi sanno, ci sono aree in cui l'acqua la si ha per qualche ora al giorno e nemmeno tutti i giorni. In questo senso è stato rovesciato il ragionamento.

Il secondo punto d'attacco, portare cioè ad approvazione un insieme di progetti consistenti, ci consente adesso di riordinare l'intero programma. Infatti l'insistenza anche per l'anno prossimo su questo aspetto deriva dal fatto che l'anno scorso abbiamo corso per spendere, identificando i modi che ci consentissero di non perdere le risorse; adesso vorremmo fermarci un momento e capire meglio quali sono le priorità, abbiamo selezionato i progetti sottoposti dai comuni in perfetta trasparenza, ma non sappiamo se in perfetta coerenza con un processo di effettivo soddisfacimento dei bisogni delle diverse aree. Stiamo rileggendo l'insieme degli investimenti e proponendo dei piani di completamento che sono desiderati e voluti, non più soltanto accolti. Da questo punto di vista devo dire che anche il commissariamento dell'Ente Autonomo Acquedotto Pugliese sta producendo i suoi effetti; stiamo riorganizzando l'intervento in questo luogo storico, che molto potrà fare per il re-

cupero di questa area. Stiamo inoltre predisponendo, ai sensi dell'articolo 17 della «legge Galli», un accordo di trasferimento interregionale di acqua tra Molise e Basilicata, che sono regioni che cedono acqua, e Puglia e Campania che la ricevono.

Questo ci ha consentito non solo di recuperare in termini di utilizzo dei fondi comunitari, ma anche di migliorare la situazione idrica. Certo, c'è il problema delle dighe esistenti, a proposito delle quali – come è noto – non sempre sono state avviate le procedure di concessione delle derivazioni d'acqua e, siccome oggi tali procedure esigono la valutazione d'impatto ambientale, a volte viene a crearsi, allorquando l'amministrazione competente ritenga che tale impatto non sia accettabile, una situazione strana e imbarazzante. Quindi, con difficoltà, stiamo cercando di risolvere, con molta pazienza, il problema caso per caso, ma abbiamo dinanzi a noi un numero cospicuo di situazioni complicate, le più diverse, le più disparate, dietro ognuna delle quali vi è una storia particolare.

MORANDO. Signor Ministro, io credo che il presupposto da cui lei è partito sia corretto e cioè non si può pensare, nel quadro di finanza pubblica definito per i prossimi anni, di realizzare interventi infrastrutturali particolarmente significativi con soldi pubblici.

Ciò premesso, occorre tuttavia fissare un orientamento politico generale a questo riguardo, nel senso che gli investimenti pubblici, in particolare quelli destinati alla infrastrutturazione del Mezzogiorno, possono e debbono crescere rispetto ai livelli assolutamente insoddisfacenti raggiunti nel corso degli ultimi due anni. Di fatto, la crescita degli investimenti di qui al 2001, per un ammontare stimabile nell'ordine di 8.000-9.000 miliardi, non è incompatibile con il piano di convergenza che abbiamo presentato in sede di Unione economica e monetaria Quindi, è certamente vero che non tutto si può risolvere con i soldi pubblici, ma non è vero che con essi non si possa raggiungere un volume significativo di investimenti.

Tuttavia, dal momento che siamo convinti che l'infrastrutturazione del Mezzogiorno è una risorsa fondamentale per attrarre verso il Sud capitali dal mercato internazionale, ritengo che a questo punto occorra operare preliminarmente una selezione tra quegli interventi infrastrutturali che si ritiene possano essere capaci di reperire capitale sul mercato, e quindi di essere realizzati a totale carico dei privati oppure con un carico sulle finanze pubbliche assolutamente parziale, e quelle opere che invece, per le caratteristiche che hanno e soprattutto per la loro mancanza di redditività nel medio periodo, non possono che essere realizzate con fondi pubblici. In questo modo, nei prossimi anni, saremo in grado di avanzare sul mercato internazionale dei capitali una proposta precisa al riguardo. Ora, la mia domanda è la seguente: il Governo ha già un'opinione su quali interventi infrastrutturali nel Mezzogiorno possano essere proposti per il finanziamento sul mercato internazionale e quali invece debbano essere realizzati con risorse pubbliche? Io temo che, se non interviene molto rapidamente una distinzione di questo tipo nella stessa fase di progetta-

zione dell'intervento generale, la fase di ricerca della *partnership* privata si allungherà nei tempi, così da fuoruscire da ciò che è politicamente prevedibile e utile per poter avviare a soluzione una parte importante dei nostri problemi.

Questo dunque mi sembra il nocciolo della questione: decidere cosa si può fare con i capitali privati e cosa si può fare solo con le risorse pubbliche. Da questo punto di vista, sono lieto di sentir dire che si comincia a considerare l'ipotesi di far pagare un pedaggio sulla Salerno-Reggio Calabria. Io vorrei soltanto che fosse chiaro (in particolare, credo che ormai lo sia alle popolazioni del Mezzogiorno) il fatto che il non pagare quella tariffa ha determinato quelle che noi oggi sappiamo essere le condizioni di quell'autostrada e mi chiedo se ormai l'esperienza sotto questo profilo, nel contesto europeo e mondiale, non sia così consolidata da farci ritenere che ormai sia arrivato il momento di operare una scelta in tal senso. Sappiamo già che, se vogliamo fare qualcosa di veramente significativo, sono queste le opere che sono sostenibili attraverso un intervento dei capitali privati. Io infatti non mi immagino che le fognature della città di Palermo verranno realizzate con capitali provenienti dalla Borsa di Londra; può darsi che mi sbagli, ma non credo in tale eventualità, mentre ritengo che, se si parla di autostrade o di rete idrica in alcune zone del Mezzogiorno (non so se siano quelle che ne hanno più bisogno), se si affronta il nodo del collegamento tra la Sicilia e il continente, allora forse si può far ricorso al *project financing*. Penso però che bisognerebbe – come si suol dire – gettare il cuore oltre l'ostacolo, definire gli interventi che secondo noi risultano appetibili sul mercato internazionale e poi procedere di conseguenza. Mi chiedo quindi se da parte del Governo non sia ormai avviata questa operazione di selezione.

A proposito della Salerno-Reggio Calabria, vorrei poi un chiarimento perché effettivamente impressiona un po' il fatto – il dato è contenuto nel documento distribuito ai sindacati – che, a fronte di una disponibilità all'impegno nel 1997 di circa 1.204 miliardi, i cantieri effettivamente aperti riguardino soltanto dieci chilometri di strada, per un totale di poco più di 120 miliardi impegnati. Cosa c'è che non va? Possiamo ancora fare qualcosa per la Salerno-Reggio Calabria? Inoltre, mi chiedo: di questi 1.204 miliardi, che immagino facciano parte di un progetto generale da finanziare nel 1997, quanta parte è destinata a tecnologie della sicurezza? La sicurezza infatti è un elemento fondamentale per attirare capitali e imprese; orbene, in relazione a questa arteria decisiva per il Sud, le tecnologie della sicurezza quanto assorbono dell'intero investimento?

Infine, il Ministro ci ha detto che il processo autorizzativo incontra ancora delle strozzature; ebbene, queste ultime si verificano nei rapporti con il Ministero dell'ambiente per quanto riguarda la valutazione di impatto ambientale o in qualche altro segmento?

DE MARTINO Guido. In parte le mie domande sono state formulate dal collega Morando.

Anch'io sono rimasto favorevolmente impressionato dall'introduzione del Ministro, in modo particolare dalla prima parte in cui ha posto i problemi in termini di un nuovo indirizzo politico nella gestione delle opere infrastrutturali, individuando nuovi criteri sui quali impostare una moderna politica. Vorrei chiedere, collegandomi all'intervento del senatore Morando, se dall'introduzione del Ministro si può dedurre che il Ministro stesso o il Ministero siano ancora alla fase dell'individuazione dei criteri generali ai quali ispirare in futuro la politica di questo o di altri Ministeri o se già siamo in una fase di maggior definizione e individuazione di specifici obiettivi, programmi e progetti, in modo particolare per il Mezzogiorno.

Rispetto al criterio individuato dal senatore Morando, il mio personale parere è leggermente differente e cioè che nell'individuazione dei programmi per il futuro la priorità non consiste in primo luogo nell'individuazione delle opere che possono attrarre capitali perchè possono garantire una redditività maggiore, ma, secondo un discorso di carattere programmatico, occorre concentrare l'attenzione sull'individuazione di priorità dal punto di vista dell'interesse pubblico, sulle quali concentrare poi gli investimenti e chiedere anche l'apporto dei privati. La priorità è costituita dall'interesse pubblico dell'intervento e non dalla immediata redditività economica.

Vorrei porre un'altra domanda riguardo alle procedure, anch'essa in parte assorbita dall'intervento del senatore Morando. Il decreto cosiddetto sbloccacantieri, alla luce dell'esperienza dell'ultimo anno, ha avuto una sua efficacia o ci sarebbe bisogno di ulteriori interventi, e quali?

Non so se si tratti di una competenza specifica del Ministero, ma credo sia importante sollevare il seguente problema in questo momento. Abbiamo un arretrato da far rizzare i capelli in testa per quanto riguarda il completamento di molte opere, in modo particolare della ricostruzione nelle aree terremotate della cintura metropolitana di Napoli, esigenza che avvertiamo in maniera tormentata. Vorremmo sapere a che punto è questo processo di completamento, dato che è uno scandalo che da quasi vent'anni non riusciamo a portare a termine interventi che in larga misura sarebbero d'aiuto per creare una dotazione infrastrutturale in quell'area.

FIGURELLI. Ho apprezzato il fatto che il Ministro, nel precisare il valore che avrebbe il superamento del ritardo infrastrutturale del Sud per restare in Europa, abbia colto il peso di tale ritardo nella spaccatura presente nel paese con quello che rappresenta come costo complessivo per l'economia del paese e la mancata valorizzazione delle sue risorse.

Vorrei porre alcune domande. Questa Commissione la settimana scorsa, in un parere reso al Governo, ha indicato ancora una volta l'opportunità di generalizzare l'adozione di strumenti quali i contratti d'area e i patti territoriali, di accelerare le procedure, di rimuovere gli ostacoli al loro decollo e alla loro attuazione, di aumentare la dotazione finanziaria, invitando il Governo stesso a precisare tutti questi elementi già nel Documento di programmazione economico-finanziaria. Nella medesima ottica

che il Ministro ha qui esposto in linea generale, sarebbe molto opportuno che la ricognizione che state operando nelle aree già investite dai patti territoriali e dai contratti d'area tenga conto di come a quelle aree si possa dare un aiuto in più, ingranare una marcia in più, nello spirito di quello che la nostra Commissione ha già espresso in un parere al Governo e che per brevità non ripeto.

La seconda questione. In quale conto è tenuta la scadenza che psicologicamente, e purtroppo politicamente, ancora continua a sembrare lontana o ad essere trattata come tale, ma che dal punto di vista della programmazione è assai vicina, cioè quella della creazione di una zona di libero scambio nel Mediterraneo per il 2010, quindi la collocazione e la valorizzazione del Mezzogiorno nel rapporto tra l'Italia e questa zona del Mediterraneo nello spostamento necessario dell'asse dell'Europa dalla direttrice Ovest-Est a quella Nord-Sud?

Da questo punto di vista, voglio fare un solo esempio, non per rappresentare la mia Sicilia ma perchè essa obiettivamente è l'ombelico del Mediterraneo e perchè è obiettiva la possibilità di costruire un grande ponte tra l'Europa e l'Africa ai fini della costituzione di nuovi rapporti. Quali conseguenze coerenti e razionali si traggono da questa oggettiva scadenza e da questa obiettiva necessità e possibilità?

Si possono fare numerosi esempi concreti di infrastrutturazione, ma ne cito solo due. Il primo è la mancanza addirittura di previsione di un aeroporto internazionale per evitare che, per andare dalla Sicilia ad una delle capitali dei paesi dell'altra sponda del Mediterraneo, occorra spostarsi a Roma o a Milano. Questa è una forte contraddizione che presenta gravissime ripercussioni. L'altro esempio che voglio fare è quello della riconversione della base missilistica di Comiso, per la quale sono stati indicati molti progetti dalle forze economiche, dalle università, dagli intellettuali siciliani. Si pensa anche ad un politecnico del Mediterraneo, a un grande centro di ricerca scientifica e tecnologica soprattutto al servizio dell'agricoltura del bacino del Mediterraneo. Mi sembra però che vi siano gravi errori in alcune decisioni o ipotesi del Governo per quanto riguarda la destinazione di quest'area.

Il Ministro ha parlato della riqualificazione delle aree ex industriali e delle aree degradate nelle grandi città di Palermo, Napoli, Bari e Catania. A questo proposito vorrei fare riferimento al conto del tutto aperto e al bilancio abbastanza grave, per non dire fallimentare, del cosiddetto decreto Palermo, prima, e decreto Sicilia, poi – anche questo adottato dopo il sangue a Palermo –, che per Palermo interveniva sulla rete idrica, sulla rete fognaria, sullo Zen e su Oreto, con infrastrutture in tutta la città, ma soprattutto in zone particolarmente degradate. Vorrei chiedere quale lezione si intende trarre dai conti ancora aperti e dalla mancata realizzazione di quel decreto, tanto più in considerazione del fatto che in questo momento Palermo sta ultimando l'approvazione del piano regolatore generale. Ritengo, infatti, che tra gli orientamenti che ha prospettato il Ministro e le scelte di piano regolatore generale si debba realizzare rapidamente, prima che sia troppo tardi, un'intercon-

nessione in modo da verificare quali opportunità il comune di Palermo può offrire a nuovi orientamenti e investimenti del Governo.

GRILLO. Vorrei rivolgerle due brevi domande, signor Ministro, rifacendomi all'intervento del senatore Morando.

Riguardo alle opere per il risanamento della rete idrica, prendo atto con soddisfazione del suggerimento venutole dagli uffici di individuare interventi attraverso i quali sia possibile coinvolgere il capitale privato; del resto, la storia italiana è piena di dighe non ultimate e di progetti per costruire altre dighe che ovviamente non sono portati a compimento, per cui credo che, come lei ha detto, il rovesciamento dell'impostazione debba essere accolto con favore. Mi chiedo però se non sia il caso di fare un passo in più; già nel 1995 o nel 1996 mi incaricai di presentare emendamenti calibrati a tale scopo, volti cioè a chiedere se in questo settore di interventi non fosse possibile fare un passo in più.

Lei sa che l'acqua nel nostro paese la si paga assai poco; è uno scandalo che non conviene a nessuno denunciare, ma l'acqua, specie nel Sud, non la paga nessuno. Ebbene, modificando il regime tariffario nel senso di un aggravio di costi – è una piccola indagine che mi sono permesso di fare – pari circa a 15.000 lire base per anno, cioè circa 15.000 lire all'anno per famiglia, avevamo scoperto che potevamo mettere in circuito circa 3.000 miliardi di investimenti. Mi chiedo quindi se non sia possibile, da un lato, coinvolgere i privati nella gestione delle reti acquedottistiche, il cui frazionamento rappresenta, a parer mio, un elemento di diversità a svantaggio del sistema paese Italia nei confronti della realtà inglese, francese, tedesca, e a tal fine proporrei degli accorpamenti a livello di gestione mediante consorzi con i privati in maggioranza (per carità, lasciamo stare che i comuni, le province, le regioni debbano gestire le reti acquedottistiche); dall'altro lato, se non sia possibile concedere questi aumenti tariffari che non peserebbero sul bilancio delle famiglie più di tanto (come ho ricordato, 15.000 lire all'anno generano 3.000 miliardi di investimenti, sempre su base annua) e quindi, partendo dal suggerimento avanzato dai suoi uffici, innovare più rapidamente e mettere mano in modo serio al sistema idrico del Mezzogiorno, che, come tutti sanno, perde per strada circa il 45 per cento dell'acqua, stante la obsolescenza delle sue infrastrutture.

Volevo poi rivolgerle una seconda domanda, signor Ministro. Mi sono incaricato di presentare un'interrogazione sul Giubileo; lei, signor Ministro, sicuramente l'avrà presente. Non voglio recuperare polemiche relative all'ufficio di Roma capitale, però noto una contraddizione: da una parte lo si è potenziato, dall'altra, con il cosiddetto decreto Bassanini, si immagina la sua soppressione proprio in questi giorni. Siccome ci si è rimessi al suo equilibrio, alla sua saggezza e alla sua competenza per dare il via a questo piano, per il quale mi pare siamo in notevole ritardo, gradirei la riconferma da parte sua di una garanzia del rispetto delle norme contenute nella legge di riferimento, ed in particolare del rispetto di parametri e criteri oggettivi che abbiano a riferimento il recupero di certe realtà storiche. Non vorrei vedermi costretto, infatti, a presentare interro-

gazioni per sapere come mai in certe località sperdute dove non ci sono residenze storiche le si vuole fare. Volevo soltanto questa assicurazione da parte sua.

FERRANTE. Signor Ministro, lei ci ha parlato degli esiti della ricognizione delle risorse disponibili e mai utilizzate; a mio giudizio il Ministero dei lavori pubblici in questa fase congiunturale è un ministero chiave, non solo perché dovrebbe recuperare il tempo perduto (purtroppo) per quanto riguarda le infrastrutture, ma anche perché rappresenta lo strumento di una più elementare applicazione di una politica keynesiana, con una differenza che in questo caso va sottolineata: che si tratterebbe di lavori effettivamente utili.

Ciò detto, non le nascondo che il quadro che lei ci ha presentato ha suscitato in me non dico delle delusioni e delle sorprese, ma certamente delle perplessità. Facendo riferimento al cosiddetto decreto sblocca-cantieri – legislazione speciale da cui si attendevano effetti diversi – le chiedo, alla luce della sua esperienza di questo anno: per avere un effetto maggiore, risultati più tangibili ed immediati, affinchè effettivamente si producano gli esiti attesi, occorre una nuova, ulteriore legislazione speciale?

Da ultimo, concordo con coloro i quali hanno indicato la necessità che finalmente si predisponga un piano delle opere, delle infrastrutture con l'individuazione delle priorità, che è poi quello che lei richiama nella sua relazione scritta.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* Ringrazio tutti per le domande che mi sono state rivolte, tutte utili, pertinenti e che spero mi consentano di fornire qualche delucidazione in più Resto comunque a disposizione della Commissione per approfondire questi temi anche in altre occasioni, perché per quanto mi riguarda siamo ad una svolta.

In primo luogo, sappiamo già che cosa potremmo mettere a carico dei privati. In questo momento rinvio per correttezza al DPEF che viene coordinato nella sede più ampia, ma ci stiamo lavorando, e spero che in quella sede si possa vedere il risultato del nostro ragionamento. Concettualmente, per quanto riguarda i piani, si possono adottare tre modi: vi sono cose che possono essere fatte solo a carico dello Stato; cose che possono essere fatte a carico dei privati (applicando delle tariffe; e quindi possiamo fare in modo che le tariffe diventino un elemento di finanziamento); e poi c'è il terzo modo, che io chiamo «locazione finanziaria» – tanto per capirci –, che in questo momento non stiamo sperimentando nel nostro paese, che è quello per cui, a parità di spesa per lo Stato, non c'è passaggio attraverso il debito: dal momento che abbiamo il problema di non aumentare il debito, anche questo strumento può essere utile. Per quanto riguarda invece il *project financing,* l'articolo 11 della «Merloni-ter» prevede la costituzione di società di progetto, nonchè la possibilità che le future tariffe divengano garanzia per l'opera-

zione, che sono i due elementi giuridici che completano il quadro e che dovrebbero aiutarci a muoverci in questa direzione.

Ribadisco che il settore idrico – sia sotto il profilo idropotabile che sotto il profilo della depurazione –, quello autostradale, quello delle ferrovie metropolitane costituiscono le aree su cui cerchiamo di indirizzare gli interventi e nelle quali appare in qualche misura possibile l'attivazione del cofinanziamento. Si tratta cioè di rompere quella pigrizia che ha portato a far sì che tutto sommato fosse più facile cercare il sostegno dello Stato piuttosto che investire in progetti validi.

Per quanto riguarda la Salerno-Reggio Calabria, la questione è banale. In un primo momento, il ritardo nella contrazione dei mutui non consentiva di aprire i cantieri; successivamente, la modifica introdotta dalla finanziaria che ha riportato i finanziamenti nell'ambito della tabella F, non consentendo più l'accensione di mutui, ha comportato ulteriori ritardi. Pertanto, allo stato attuale, le gare sono state esperite per dodici cantieri, le altre le stiamo portando a termine. Debbo dire che l'anno appena trascorso l'abbiamo impiegato per sanare i ritardi di progettazione dovuti all'ANAS e per sveltire le procedure autorizzative che sono piuttosto lunghe, perché la legge prevede che quando una strada diventa a quattro corsie si debba passare attraverso la valutazione di impatto ambientale, il che ha portato via una notevole quantità di tempo.

Vengo ora al tema della sicurezza sollevato dal senatore Morando. A questo proposito, vi è un programma finanziato dal CIPE e gestito dal Ministero dell'interno, con il quale siamo in collegamento. Per quanto ci riguarda, immaginiamo di utilizzare alcuni interventi a fini di sicurezza; ad esempio, stiamo cercando di operare un controllo telematico della strada nel tentativo di utilizzarlo anche come strumento di pedaggiamento: l'idea sarebbe quella di realizzare un mega-Telepass.

Al senatore De Martino rispondo che non c'è dubbio che occorre fissare preliminarmente le priorità, dopo di che, una volta operata la scelta, alcuni interventi verranno realizzati in un modo e altri in un altro.

Per quanto riguarda poi il decreto «sblocca-cantieri», le disposizioni di semplificazione delle procedure stanno producendo buoni risultati; ad esempio, l'indicazione ai TAR di emettere le sentenze in sette giorni sta avendo effetti positivi. Anche l'articolo 13, al di là delle apparenze, ha funzionato. Ricordo che tale norma prevedeva la nomina di commissari straordinari a cui assegnava, tra l'altro, la facoltà di definanziare l'opera; ebbene, questo ha fatto sì che improvvisamente una serie di opere, ferme da tempo, si siano rimesse in moto per conto loro, senza bisogno cioè che venisse nominato il commissario. Tra l'altro, il decreto prevedeva che su proposta degli interessati si potessero attivare ulteriori interventi: ebbene, io non ho ricevuto alcuna sollecitazione in tal senso, pertanto, se qualcuno sa che c'è un'opera ferma, si faccia avanti. Le opere bloccate presentavano principalmente problemi di impatto ambientale, mentre in qualche altro caso si trattava proprio di interventi che non era il caso portare avanti, perchè va bene lavorare, ma credo che il nostro dovere sia quello di rimettere in moto interventi utili e non lavori che non servono a nulla.

GRILLO. Onorevole Ministro, ha dimenticato un piccolo particolare: c'è ancora un gruppo di opere, appartenenti al pacchetto delle famose «Colombiane», incentivate dal famigerato Ministro dei lavori pubblici dell'epoca, che risultano bloccate. Al riguardo, presso il Ministero è stata istituita una commissione, che lavora però con tempi biblici, il cui fine è proprio quello di operare una ricognizione per verificare l'idoneità di tali opere. Ebbene, le vorrei suggerire di verificare la situazione.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane*. È un buon suggerimento, controllerò senz'altro.

Vi informo poi che sono pendenti anche decine di migliaia di pratiche amministrative riguardanti l'Agensud. In qualche caso, l'alternativa è puramente tra contenzioso e pagamento; fino all'anno scorso il loro numero ammontava a 19.000, oggi sono scese a 17.000: sono alcuni chilometri di pratiche che si sta cercando di chiudere, ma non è da lì che nascono i lavori da fare nè in senso keynesiano nè per quanto riguarda l'infrastrutturazione del paese. Si tratta di pratiche che abbiamo ereditato senza beneficio di inventario e quindi bisogna vedere singolarmente di cosa si tratta per verificare se è il caso di rimettere in moto il meccanismo.

Questo discorso vale naturalmente anche per gli interventi post-terremoto. Quest'anno, per fortuna, a me è capitato anche di andare ad inaugurare qualche opera, ma spesso si trattava di opere in costruzione da più di vent'anni. Un esempio emblematico è quello della Soratina, una strada che era stata immaginata come una bretella, al fine di consentire i collegamenti tra Napoli e l'Abruzzo senza dover passare per Roma, e che è stata inaugurata solo oggi, su un progetto del 1965 che prevedeva una corsia per parte. Ora è chiaro che, nel momento stesso in cui viene aperta, una strada del genere non è più rispondente ai bisogni attuali, perchè se trent'anni fa due corsie erano sufficienti, oggi ne servirebbero quattro.

Si pone dunque l'esigenza di ridurre i tempi, di chiudere il passato e di creare le prospettive per il futuro; il problema quindi non è tanto quello di fissare delle priorità, quanto di cominciare a creare situazioni di consenso intorno a interventi utili, al fine di accorciare i tempi, per far sì che tra la progettazione e la costruzione di un'opera non passino decenni.

Per quanto riguarda l'imprenditoria nel Mezzogiorno, ho detto che le due linee parallele su cui ci stiamo muovendo si sostanziano nell'assistere gli *hot spot* – che immaginiamo essere quelli identificati dai contratti d'area o dai patti territoriali – valorizzando le energie locali e nel definire un programma di interventi infrastrutturali: strade, ferrovie, aeroporti. È chiaro che lì stiamo, per così dire, aiutando le mele a crescere, però contemporaneamente dobbiamo costruire l'albero stesso. La Salerno-Reggio Calabria è la tipica rappresentazione di infrastruttura di grande scala attorno alla quale si potrebbero far convergere altri interventi.

Per quanto riguarda il rapporto tra Mediterraneo e Mezzogiorno, ci stiamo lavorando in sede europea. A tal proposito, la Gran Bretagna pre-

senterà a Glasgow, il prossimo giugno, un documento, in fase di lavorazione da quattro anni, che vede sostanzialmente una geografia dell'Europa incentrata tutta sul Nord. Noi abbiamo immaginato un rovesciamento del ragionamento e debbo dire che la storia di questi tempi ci ha aiutato, perchè il fatto che a Gioia Tauro si possano effettuare operazioni di *transhipment* con trasferimenti da nave a nave (Gioia Tauro in questo campo ha superato Genova) ci consente di sostenere – come stiamo facendo – che è possibile immaginare per l'Europa l'arrivo delle merci mondiali anche dal Sud e non solamente dal Nord dell'Europa stessa. Infatti, una volta, una nave che arrivava da Suez attraversava il Mediterraneo e attraccava nei porti del Nord Europa (in genere a Rotterdam); le merci poi ritornavano verso Sud tramite treni o *camion*. Se riusciremo a utilizzare questo nuovo sistema, saremo in grado di rovesciare quest'operazione.

In questo momento l'impostazione non deve essere Italia-Mediterraneo ma Europa dal Mediterraneo; geograficamente tale tipo di impostazione ci metterebbe in una posizione centrale. Le resistenze naturalmente non sono di poco conto, ma speriamo di ottenere qualche risultato in questa direzione.

Abbiamo condotto anche un'altra operazione. Abbiamo convocato una Conferenza sulle acque a Napoli e 27 paesi del Mediterraneo, di tutte e due le sponde, hanno firmato un documento che prevede lo sviluppo di un lavoro comune sulle prospettive idriche di questa zona. Abbiamo costituito il sistema informativo Semide, del quale avremo la presidenza per i prossimi tre anni, insieme alla Francia, alla Spagna e altri; se saremo capaci di effettuare investimenti nel Mezzogiorno, potremo anche compiere altre operazioni. Se oggi le infrastrutture italiane fossero un po' più solide, i mercati dei paesi del Mediterraneo sarebbero enormemente più aperti. Per motivi che non occorre che io vi spieghi, tutto sommato un contratto con l'Italia in questo momento è visto con maggior favore rispetto a quello con altri paesi.

La situazione è questa. Stiamo cercando di portare avanti questo ragionamento e sul tema dell'acqua è possibile immaginare una ricucitura di rapporti internazionali molto mirata e molto specifica, che forse abbiamo trascurato per qualche tempo.

Capisco il problema dell'aeroporto internazionale in Sicilia. Si tratta di un profilo di organizzazione del sistema internazionale di trasporto. Non so se onestamente ci sia spazio per un aeroporto internazionale in Sicilia. La competenza amministrativa è del collega Burlando, ma per l'esperienza tecnica che ho di questi argomenti qualche dubbio esiste. Ci sono problemi già tra gli aeroporti di Roma e Milano: il rischio è che vengano «bypassati» tutti e due. Può darsi che un rovesciamento o un allargamento dei rapporti internazionali con i paesi del Nord Africa possa un domani garantire questa possibilità; ma immaginare un aeroporto internazionale in Sicilia in questo momento – lo dico da ex esperto, avendo studiato questi problemi – è difficile. Capisco comunque che concettualmente abbiamo l'esigenza generale di organizzare un rapporto aereo e marittimo con le altre sponde del Mediterraneo.

Stiamo creando le condizioni perchè questi paesi abbiano interesse a lavorare con noi, dopo di che occorre che si concretizzino le esigenze.

Per quanto riguarda Comiso ho qualche piccola opinione personale, ma per il momento non sono stato investito del tema. So di sicuro – sempre per esperienze pregresse – che il progetto dell'università di Catania da questo punto di vista è fuori quadro. Non è pensabile che una destinazione culturale e universitaria possa sostenere Comiso, anche se il progetto è sicuramente affascinante.

È noto che esiste un problema di autonomia nei rapporti con Palermo e la Sicilia. Nello spirito della nuova norma di cui all'articolo 53, comma 4, della cosiddetta legge Bassanini, ho avviato la promozione di programmi innovativi di sviluppo con Palermo; noi li promuoviamo, se la Sicilia è d'accordo andremo avanti, ma non posso giustamente imporre alcun progetto. Mi sembra che Palermo sia disponibile, probabilmente quindi andremo avanti.

Per quanto concerne la domanda del senatore Grillo riguardante l'idea di intervenire sulle reti idriche comunali, stiamo preparando la possibilità di avere la tariffazione. La situazione è molto particolare nel Nord, mentre nel Sud, dove non esiste una tradizione di gestione, la legge è andata avanti.

GRILLO. Infatti le due regioni peggiori da questo punto di vista sono la Lombardia e la Liguria.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane*. I due sistemi sono completamente diversi. Forse riusciremo a procedere con le gare per alcuni lavori che stiamo cercando di realizzare. L'ambito sarà pubblico, ma il gestore sarà privato.

Per quanto riguarda il Giubileo, le fornisco tutte le assicurazioni, senatore Grillo, che ho fatto quel che potevo. Abbiamo adottato dei criteri abbastanza stretti: dal punto di vista geografico, investiremo nei luoghi del Giubileo. Sicuramente su circa 7.230 domande qualcuna sarà sbagliata; peraltro, la procedura prevede un incontro con le singole regioni in base all'articolo 1 della legge n. 270. Dopo questa fase investirò la Conferenza Stato-regioni. Con questi passaggi si potrà correggere una impostazione dirigistica originaria del piano.

In qualche modo ho risposto al senatore Ferrante sulle cosiddette norme sblocca-cantieri. Le infrastrutture possono essere viste come occasione di lavoro, ma ogni singola operazione sta in piedi se c'è un'offerta elastica che risponde, altrimenti può essere solo motivo di inflazione.

L'idea è quella di finanziare e realizzare solo gli interventi che servono, quelli su cui siamo sicuri, quelli che attirano e che mettono in moto meccanismi di crescita. Come tutti sappiamo, ci sono tante di quelle cose da fare in questo paese che possiamo permetterci il lusso di realizzare solo quelle che servono.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro. Il confronto è stato importante e utile. Riscontreremo queste opinioni nel Documento di programmazione economico-finanziaria.

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

I lavori terminano alle ore 16.45.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. VINCENZO FONTI