COMMISSIONE VIII
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

35.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 15 DICEMBRE 2011

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELO ALESSANDRI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **SALVATORE MARGIOTTA**

INDICE

PAG.

Sulla pubblicità dei lavori:

Alessandri Angelo, *Presidente* 3

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, sulle linee programmatiche del suo Dicastero, per le parti di competenza *(ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):*

Alessandri Angelo, *Presidente* 3, 5, 6, 27, 32

Margiotta Salvatore, *Presidente* 15, 19

Benamati Gianluca (PD) 10

Braga Chiara (PD) 23

Bratti Alessandro (PD) 14

Di Biagio Aldo (FLpTP) 17

Dionisi Armando (UdCpTP) 12

Esposito Stefano (PD) 14

Ghiglia Agostino (PdL) 5

Iannuzzi Tino (PD) 11

Lanzarin Manuela (LNP) 18

Libè Mauro (UdCpTP) 20

Marantelli Daniele (PD) 23

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro per il Terzo Polo: UdCpTP; Futuro e Libertà per il Terzo Polo: FLpTP; Popolo e Territorio (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, La Discussione): PT; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani-Azionisti: Misto-R-A; Misto-Noi per il Partito del Sud Lega Sud Ausonia (Grande Sud): Misto-NPSud; Misto-Fareitalia per la Costituente Popolare: Misto-FCP; Misto-Liberali per l'Italia-PLI: Misto-LI-PLI.

PAG.

Mariani Raffaella (PD) 6
Mondello Gabriella (UdCpTP) 27
Morassut Roberto (PD) 22
Motta Carmen (PD) 19
Passera Corrado, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* 3, 27
Piffari Sergio Michele (IdV) 21
Pili Mauro (PdL) 25
Pizzolante Sergio (PdL) 27
Realacci Ermete (PD) 9
Viola Rodolfo Giuliano (PD) 16

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANGELO ALESSANDRI

La seduta comincia alle 14,05.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

(Così rimane stabilito).

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, sulle linee programmatiche del suo Dicastero, per le parti di competenza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, sulle linee programmatiche del suo Dicastero, per le parti di competenza.

Do la parola al Ministro Passera, che ringrazio della presenza, per lo svolgimento della relazione.

CORRADO PASSERA, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, presidente. Grazie a tutti voi. Questo è il primo di una serie di incontri di lavoro che faremo insieme e, sicuramente, in parte sarà utilizzato per accennare ad alcune linee importanti di lavoro dei ministeri che ho l'onore e la responsabilità di guidare. Ci terrei molto, però, che questa riunione fosse un'occasione perché fossi io a ricevere da voi indicazioni e *input* sulle priorità insieme ai suggerimenti che a me e al nuovo Governo pensate utile fornire.

Sapete – abbiamo cercato di dimostrarlo coi fatti – che il Governo cerca di affrontare una situazione molto complicata – non dobbiamo mai dimenticare perché siamo qui e qual è la situazione intorno a noi – usando le tre grandi leve del rigore, senza il quale non avremmo la credibilità per andare avanti e non solo in Europa, dell'equità, che oggi vuol dire lavoro prima di tutto, e della crescita, ossia lo strumento per poter avere le risorse del rigore e per realizzare praticamente equità.

Il tema dell'equità corrisponde in gran parte al tema del lavoro perché non c'è equità se non c'è un'azione forte per bilanciare il disagio occupazionale enorme che nel nostro Paese si è creato. Non parlo soltanto dei 2 milioni di disoccupati di cui si parla nelle statistiche, ma di quegli altri ampi pezzi della società che comunque soffrono di questo disagio, come gli inoccupati, che neanche cercano lavoro, dei sospesi dall'occupazione, i cassintegrati, dei sottoccupati cioè dei formalmente occupati, ma con occupazioni e redditi non sufficienti a garantire una vita dignitosa. La crescita sostenibile, a cui puntiamo, è quella che deve anche creare nel tempo posti di lavoro.

In questi giorni si susseguono dati esterni che descrivono l'Italia in recessione, con il segno « meno » in termini di crescita. Le previsioni di stamattina sono molto negative. Si parla di un 2012 con un meno 1,5-1,6. Partiamo, dunque, da una situazione di sostanziale recessione e dobbiamo trasformare questo segno e fare in modo che non si consolidi una situazione di recessione, che sarebbe non solo suffi-

ciente a non creare occupazione, ma addirittura potrebbe peggiorare la situazione attuale.

In questo grande contesto, che non va dimenticato, il mondo delle infrastrutture, dei grandi, medi e piccoli lavori pubblici, ha una particolare rilevanza sia perché questi mettono energia e risorse nel sistema sia perché creano competitività di sistema. Si cresce, infatti, se il sistema è competitivo, se le imprese hanno intorno a loro servizi, funzioni, logistica adeguata per essere competitivi. Le infrastrutture, quindi, hanno una funzione sia immediata, di contrapposizione alla recessione, sia strutturale, di rafforzamento del Paese.

Le infrastrutture sono un punto non forte del nostro Paese, che – non devo dirlo a voi – ha accumulato un ritardo importante nel corso degli ultimi decenni, sicuramente anche negli ultimi anni. Dobbiamo fare in modo che questo ritardo vada progressivamente a colmarsi. Anche in questo caso « sostenibile » è la parola chiave perché, non solo parlando di crescita, ma parlando di infrastrutture e lavori pubblici, i concetti di sostenibilità sociale, finanziaria e ambientale sono particolarmente rilevanti.

I ritardi nel settore delle infrastrutture, ovviamente, sono stati determinati anche dalla mancanza di risorse, ma non certo soltanto da questo fatto. Soffriamo anche di un sistema procedurale, autorizzativo, decisionale estremamente farraginoso, disincentivante del capitale privato.

Come avete potuto vedere nel primo provvedimento del Governo, un capitolo importante è dedicato a questo tema. Sono state introdotte una serie di norme per rendere più efficace e realistica la programmazione, la scelta delle priorità, il meccanismo attraverso il quale i lavori pubblici da realizzare possono essere identificati; sono state semplificate e accelerate diverse procedure anticipando taluni passaggi, mettendo insieme delle fasi; sono state introdotte o enfatizzate delle misure già prese anche dai Governi precedenti e dal Governo precedente per attirare capitale privato.

Richiamo ad esempio la possibilità di pagare le infrastrutture con immobili, quella di pagare il contributo pubblico delle infrastrutture con crediti d'imposta, allargandolo – misura dell'ultimo Governo – anche ad altre fattispecie di lavori.

Naturalmente, c'è il tema della capacità dello Stato di recuperare risorse per fare questi lavori. Vi ho già fatto alcuni accenni, ma se volete, possiamo parlarne maggiormente in dettaglio. Pensiamo che, attraverso norme migliori da sviluppare insieme e da mettere a disposizione del privato e delle pubbliche amministrazioni, si possa contribuire a recuperare il ritardo infrastrutturale, a fronteggiare più facilmente la recessione e a favorire la costruzione di produttività a livello di sistema.

L'altro nostro compito nel campo delle infrastrutture sarà quello di trovare tutti i progetti che possono partire e che sono bloccati, tutti quei cantieri che non riescono ad andare avanti per problemi procedurali, tutte le risorse allocate e non spese, tutte le decisioni a cui magari manca l'ultima firma, tutti i contenziosi che possono essere sbloccati.

Da questo punto di vista, mi piace ricordare che, tra i lavori riattivati o attivati dal nostro ministero e dal CIPE nella sua ultima riunione, parliamo di oltre 12,5 miliardi di lavori con nome e cognome sparsi su tutto il territorio nazionale. Oggi se ne aggiungono, come investimenti – non sono solo infrastrutture – nel Sud, attraverso il lavoro svolto insieme con le regioni e il recupero di risorse che in parte sarebbero andate perse. Tutto sommato, quindi abbiamo un ammontare complessivo di risorse sbloccate pari a 12 miliardi di euro più 3 e, a volerle mettere tutte insieme, arriviamo all'equivalente di un 1 punto percentuale di PIL, che naturalmente dovrà essere speso il più velocemente possibile e, in tal senso, il « decreto salva Italia » prevede liquidità già nei primi due anni per 2 miliardi di euro, oltre quanto già oggi a disposizione. Ci sembra, quindi, che sia stata imboccata una strada non sbagliata.

Sul tema delle infrastrutture e sui lavori pubblici, che tocca molto il mondo dei

trasporti, dovremo lavorare anche in un ottica di migliori standard mondiali, di regole europee, di integrazione tra i diversi mezzi di trasporto, di valorizzazione della collocazione dell'Italia e delle sue regioni del sud in mezzo al Mediterraneo. So quanto ne siate a conoscenza, ma volevo confermare quanto ne siamo convinti e ne sia convinto anch'io.

In relazione alla piattaforma logistica c'è il ruolo sempre più importante del mondo dei porti. Come accade in altri settori e per altri tipi di infrastrutture, di porti in Italia ne abbiamo tanti, forse troppi, ma i porti devono essere valorizzati sia sotto il profilo dei collegamenti, sia sotto i profili dell'autonomia finanziaria, delle attrezzature, del coordinamento, tutte cose che non è necessario dirvi perché le conoscete particolarmente bene.

Il tema del rapporto con l'Europa in questi campi è particolarmente importante. Anche nelle ultime riunioni, sia quella del Consiglio europeo sull'energia, sia quella sui trasporti, è risultato come l'Italia possa giocare un ruolo importantissimo sul fronte dei corridoi e in tutta l'area dell'energia.

Abbiamo anche il capitolo casa, che ovviamente sapete non essere di responsabilità esclusiva dello Stato centrale, che però può intervenire, come sapete, come Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Sono state dedicate cifre importanti, quasi un miliardo di euro, al mondo degli alloggi popolari in collaborazione con le fondazioni dell'*housing* sociale e la Cassa depositi e prestiti.

Altre iniziative possono essere prese con altri ministeri. Parliamo senza ancora avere definito un progetto, ma con grande interesse, di tutto il tema delle *smart cities*, di tutto ciò che può rendere più vivibile, funzionante ed efficiente gli agglomerati metropolitani dal punto di vista della sanità, della logistica interna, della mobilità delle persone e delle merci e dell'*e-government*. Se questo sarà un tema rilevante per questa Commissione, mi piacerebbe che vi si dedicassero riunioni specifiche.

Dobbiamo infine dedicare attenzione anche ad infrastrutture che non sono quelle tradizionali. Certamente, abbiamo i grandi lavori da realizzare in campo ferroviario, viario, sul fronte di aeroporti e porti, ma, ad esempio, un tema che si sottovaluta, talvolta, è la potenzialità che può venire dai fiumi e anche questo rappresenta un tema su cui potremmo esercitarci insieme.

Mi sembra siano questi i grandi temi di interventi delineati con un profilo molto accennato.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per la relazione e do la parola ai colleghi che vogliano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

AGOSTINO GHIGLIA. Buongiorno, signor Ministro. Buongiorno, signor Viceministro. Grazie per la disponibilità. Mi scuso se fra poco dovrò assentarmi. Ho preparato un appunto da lasciare a lei come promemoria: occupandomi di infrastrutture, quindi di cose anche molto reali, credo necessario dare anche spazio alla realizzazione oltre che alla filosofia.

È chiaro che noi riteniamo l'approccio con cui il Ministro ha affrontato soprattutto il tema delle infrastrutture assolutamente positivo e condivisibile. D'altra parte, credo che, per quanto possibile, anche con il precedente Governo le infrastrutture siano sempre state considerate un motore per lo sviluppo nazionale.

Condividiamo anche la consapevolezza che nella guerra contro la burocrazia spesso abbiamo perso. È vero, infatti, che questa farraginosità, questo eccessivo accavallamento di competenze spesso ha causato dei ritardi, il disincentivo del capitale privato e ha creato anche ovviamente dei ritardi.

È importante anche quello che ha detto il Ministro Passera relativamente alla necessità di operare su ciò che è fattibile oggi, quindi su opere cantierabili, di cui esista la progettazione definitiva.

Occorre, peraltro, anche che gli interventi concreti seguano alle petizioni di principio. Io ho molto apprezzato, ad

esempio, la posizione espressa dal Ministro sulla TAV anche in giorni recenti, ma proprio su questo tema faccio presente che il Piemonte non ha ancora visto neanche un euro per la realizzazione degli interventi di prima fase collegati all'avvio dei lavori della Torino-Lione, nonostante che, anche nel corso dell'ultima riunione del Tavolo istituzionale tenutosi a Palazzo Chigi, fosse stata assicurata e riassicurata l'erogazione, come prima anticipazione, di 20 milioni di euro.

È inutile dire che il finanziamento, anche parziale, delle opere di prima fase è fondamentale – diciamo così – per riuscire a incentivare il dialogo con il territorio. Oggi è un dialogo difficile non tanto da parte del territorio quanto per il ruolo di frange estreme che, in qualche modo, proprio dall'assenza, genericamente, di opere di compensazione o di opere connesse trova un ulteriore appiglio per protestare e per sostenere che in realtà la Valle ci rimette soltanto e non ci guadagna nulla. E chiedo scusa per la semplificazione del ragionamento.

Collegato, inoltre, alla TAV vi è lo stanziamento di fondi per il collegamento ferroviario Torino-Caselle. Al riguardo, osservo che, oltretutto, nel 2012 ci sarà la consegna del passante ferroviario di Torino, un'opera funzionale e finalizzata a completamento della TAV per quanto riguarda tutta l'infrastrutturazione del territorio. Mi scuso se mi riferisco particolarmente al Piemonte, ma non lo faccio solo perché sono piemontese, bensì anche perché è una delle zone maggiormente interessate nel prossimo futuro alle opere infrastrutturali.

In Piemonte c'è ad esempio anche il problema della seconda canna del tunnel del Fréjus e lì, bisognerebbe assecondare, dal nostro punto di vista, la trasformazione degli accordi con la Francia al fine di consentire che la canna di sicurezza diventi una canna di circolazione, anche per diminuire il traffico su una sola corsia.

C'è, inoltre, il problema della tangenziale est di Torino, con un parere legale condiviso da ANAS e regione che dovrebbe consentire l'individuazione di una soluzione positiva.

Su tutte queste infrastrutture c'è già un vissuto, un lavoro svolto negli ultimi anni, ma a questo lavoro non abbiamo fatto seguire la realizzazione concreta delle opere, lasciandole in una sorta di *Second Life*: facevamo delle cose, pensavamo delle cose, eravamo tutti d'accordo, ma non sempre le idee le abbiamo realizzate, segnatamente in Piemonte.

Purtroppo, nonostante questo grande impegno dello Stato, non siamo ancora riusciti, anche a causa delle difficoltà cui accennava il Ministro prima, ad arrivare a compimento delle opere intraprese e, talvolta, onestamente, non sappiamo neanche noi il perché.

Un caso di scuola potrebbe essere quello delle Pedemontana piemontese, per la cui realizzazione ci sono fondi FAS, fondi regionali, fondi dello Stato, ma siamo ancora allo stesso punto e, sinceramente, non riusciamo neanche a capirne le ragioni.

Questo, chiaramente, è soltanto un primo *step*, un momento di conoscenza. Da parte nostra, Ministro, troverà un atteggiamento assolutamente collaborativo perché abbiamo apprezzato la sua, che è anche la nostra, filosofia sulle infrastrutture, ma anche perché abbiamo sempre inteso cercare di essere – forse è un po' un segno distintivo della nostra Commissione – estremamente operativi. Parliamo, infatti, di una leva fondamentale per il nostro territorio, una leva economica determinante per futuro prossimo dell'Italia, una leva che, se si può, va usata subito per quanto possibile.

PRESIDENTE. Per organizzare i lavori, dato che gli iscritti a parlare sono molti, chiederei ai colleghi di lasciare ai rappresentanti dei gruppi la possibilità di svolgere interventi più articolati e più ampi, attenendosi tutti gli altri deputati ad interventi più sintetici.

RAFFAELLA MARIANI. Desidero anzitutto dare il benvenuto al Ministro Pas-

sera. Noi ci auguriamo di vederci molte volte in questa Commissione per affrontare molte questioni complesse che sono rimaste, dal nostro punto di vista, inevase o incomplete.

Signor Ministro, noi affrontiamo il tema delle infrastrutture con preoccupazione e salutiamo il decisionismo del Governo, in un certo senso, come un aspetto molto positivo, in riferimento soprattutto al completamento delle opere avviate e all'*input* di ricercare e reperire le risorse necessarie per realizzare molte delle opere strategiche, ma anche delle piccole e medie opere più volte assicurate al nostro territorio.

In questo senso, abbiamo salutato anche alcuni degli argomenti inseriti nel « decreto salva Italia » che stiamo per votare come un segnale molto forte. Mi riferisco, soprattutto, alle norme che avete introdotto, con riferimento alla disciplina contenuta nel Codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 163 del 2006), soprattutto nella direzione di incentivare il *project financing*. Noi siamo pienamente convinti, è scritto anche nel parere espresso dalla Commissione sul « decreto salva Italia », ma vorremmo qui ribadirlo, che il Codice dei contratti pubblici vada corretto e che, però, a questo scopo, vada svolto – ne abbiamo parlato anche col Viceministro Ciaccia – un lavoro comune molto efficace ed efficiente e in tempi brevi.

Siamo sicuri che non possiamo rimpallarci un argomento così delicato e complesso *sine die*, ma siamo altrettanto sicuri che il Codice abbia subìto molte, troppe, modifiche incoerenti dall'epoca dell'approvazione della legge Merloni (legge n. 104 del 1992), nata peraltro in un contesto che tutti conosciamo e che non occorre oggi rilevare, ma che è bene che teniamo sempre presente visto il contesto nazionale e la gravità dei fenomeni di illegalità che, purtroppo, non diminuisce in questo settore.

Solo durante il Governo Berlusconi abbiamo visto correggere il Codice dei contratti pubblici ben cinque volte. Abbiamo visto, inoltre, emanare anche il Regolamento attuativo del Codice, che, ad esempio, impone alle aziende di provvedere ad una nuova certificazione entro giugno 2012 con ulteriori spese e ulteriori perdite di tempo (l'appello che ci viene dalle imprese è di scongiurare il rischio che, se non sarà cambiato niente di quel regolamento, entro giugno tutte le imprese che operano nel settore dei lavori pubblici dovranno riqualificarsi e spendere tempo e risorse in una situazione in cui lo Stato sicuramente è più debitore che creditore).

Torno a ribadire, in ogni caso, che sulla revisione del Codice dei contratti pubblici vorremmo poter dire la nostra, assicurando a nostra volta tempi molto brevi per la discussione delle proposte e garantendo che le correzioni da apportare sono correzioni da apportare una volta per tutte e sono condivise tra noi tutti, naturalmente col Governo, superando definitivamente il metodo sbagliato di intervenire a *step* successivi, ininterrottamente, che alla lunga produce l'idea di una perenne incertezza della normativa che non giova a nessuno.

Vorremmo segnalarle, inoltre, signor Ministro, che è necessaria una certa prudenza nel parlare di cifre quando non si è sicuri. Le reazioni alla seduta del CIPE del 6 dicembre scorso sono state tutte nella direzione della speranza che finalmente le risorse fossero davvero disponibili. Siamo reduci, tuttavia, da un periodo in cui il CIPE annunciava ogni tre o quattro mesi il reperimento di tantissime risorse. A luglio di quest'anno si diceva che avevamo trovato 8 miliardi di euro per il Mezzogiorno e non abbiamo mai visto neanche un euro.

È nostro compito darle questo segnale e farle una ulteriore raccomandazione e segnalazione: la sottolineatura più forte che oggi le imprese e il mondo delle costruzioni fanno a noi parlamentari, ma che noi parlamentari ribaltiamo sul Governo, riguarda i ritardi nei pagamenti da parte della pubblica amministrazione e l'esclusione dai vincoli del Patto di stabilità interno delle spese per la realizzazione di quelle opere, e sono molte, glielo assicuro, che ad esempio potrebbero avviarsi

facendo leva sulle risorse che molti enti locali, molte regioni, molte province avrebbero già oggi da spendere, indipendentemente dal reperimento e dalla disponibilità di risorse statali.

È una questione di giorni: molte imprese stanno fallendo. Ne va, oltre che dell'occupazione e dello sviluppo dell'economia, che penso siano temi che lei conosce meglio di molti altri, anche della dignità e della vita, purtroppo, di molti imprenditori, che in questo momento hanno la prospettiva di un fallimento non generato dalla loro inefficienza.

La sua preoccupazione di completare le opere è anche la nostra e voglio sottolineare l'importanza della scelta di completare le opere, che possono dar luogo anche alla revisione di opere che effettivamente possono portare un efficientamento dei servizi a valle, ossia un completamento che, insieme alle infrastrutture, possa prevedere anche, come avete più volte ribadito in questi giorni nel caso dei porti, delle ferrovie, ma anche nel caso di grandi opere autostradali, il completamento di un sistema di servizi che, dal nostro punto di vista, al Paese e specialmente a certe aree mancano sicuramente.

Voglio far riferimento a un fatto in particolare, che a noi lascia molto amaro in bocca. Devo dirlo in questa Commissione, ma credo ne parleremo anche in Aula. Riguarda il tema della istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, che il nostro gruppo ha ritenuto sempre un'iniziativa molto buona da avviare. In questo senso, nel dare atto al Governo di aver considerato quel tema molto importante con l'inserimento di una specifica norma nel « decreto salva Italia », dobbiamo constatare, purtroppo, che in sede di esame del decreto prima si è intervenuti con un emendamento nella giusta direzione del completamento delle competenze della nuova Autorità, estendendole anche al settore delle concessioni autostradali, ma poi tale emendamento è stato riformulato escludendo di nuovo dalle competenze dell'Autorità il settore autostradale. Si tratta di una vicenda che ci lascia delle preoccupazioni. Non le elenco, signor Ministro, i rilievi che l'Autorità *antitrust* dal 2008 a oggi ha fatto al Governo e ai successivi presidenti dell'ANAS riguardo al sistema delle concessionarie autostradali. A noi sembra quasi impossibile che un Governo che vede il Presidente Monti e lei come responsabile del settore infrastrutture abbia voluto sottrarre alla nuova Autorità dei trasporti, che vorremmo vedere finalmente costituita, il tema delle concessionarie autostradali, che deve vedere una gestione improntata a terzietà e trasparenza molto più che in passato.

Allacciandomi a questo tema, tocco come ultimo punto quello dell'ANAS, che nel decreto-legge n. 98 del 2011 abbiamo visto trasformare, benché abbia già subìto numerose trasformazioni societarie negli ultimi anni, o per meglio dire scindere, in un'Agenzia cui è stato affidato il controllo delle società concessionarie autostradali (che in questo modo torna sotto il controllo del Ministero delle infrastrutture) e in una società *in house* che si occuperà della gestione e manutenzione delle infrastrutture. Sto semplificando molto gli effetti della recente normativa, ma nella sostanza il decreto ha ricondotto la citata Agenzia sotto il Ministero delle infrastrutture (non rispondendo alla richiesta che anche l'Antitrust aveva avanzato di un'autorità terza che potesse effettuare il controllo delle tariffe) e quindi riportando nel caso specifico sotto il controllo politico una responsabilità che faceva riferimento anche al conflitto di interessi molto forte dell'ANAS quale soggetto controllore e soggetto controllato.

È inutile che ci dilunghiamo troppo. Spero che avremo altre occasioni per parlarne, ma su questo tema vorremmo che veramente si facesse chiarezza fino in fondo. Riteniamo che un Paese moderno non abbia niente da temere dalla istituzione di un'*Authority* che, anche nel settore autostradale, come in altri settori, possa funzionare garantendo i diritti di tutti: dei concessionari, ma anche degli utenti, dei cittadini, di coloro che usano le infrastrutture per lavoro o anche per svago. Su questo, vorremmo conoscere il suo pensiero, signor Ministro. Ci teniamo

molto, infatti, che si continui ad operare con quell'impostazione che vorremmo vedere finalmente in un Paese che sia europeo fino in fondo.

ERMETE REALACCI. Anch'io faccio gli auguri di buon lavoro al signor Ministro. Ovviamente, sono d'accordo con le cose dette dalla collega Mariani. Ministro, questa Commissione ha competenza anche, essendo responsabile non solo delle politiche ambientali in generale, ma anche delle politiche sui mutamenti climatici e per la riduzione delle emissioni di CO_2, come dire, su un pezzo delle politiche industriali, in particolar modo sulle fonti rinnovabili, sul risparmio energetico con annessi e connessi.

Da questo punto di vista, lei ha fatto più volte dichiarazioni positive, a nostro avviso, in materia. Vorremmo pregarla su questo di cominciare a usare, innanzitutto, gli strumenti che ha a disposizione e anche di far emergere dal Governo una politica più netta in materia. Le faccio degli esempi concreti per non dilungarci troppo.

Nella conferenza stampa iniziale di annuncio della manovra lei aveva dichiarato che sarebbe stata prorogata l'agevolazione fiscale del 55 per cento per gli interventi di riqualificazione energetica degli edifici. Il Viceministro Ciaccia sa che nel parere espresso dalla Commissione sul « decreto salva Italia » era stato posto come condizione la stabilizzazione di questa misura, ma, purtroppo, siamo stati ignorati.

Era stata, poi, annunciata una proroga per tre anni di tale agevolazione fiscale, che poi, invece, si è ridotta a un anno. Questo è un punto abbastanza chiave. Questa misura, infatti, che può essere sicuramente migliorata, è stata il vero piano casa in Italia. Anche lei conosce bene i numeri. Si tratta di 1.400.000 interventi realizzati per 17 miliardi di euro di fatturato complessivo: per usare le sue unità di misura e il suo metro di ragionamento, dico che si tratta di più di un punto di PIL, con la conseguenza, fra l'altro, che questa misura produce, comparativamente, molta più occupazione.

È giustissimo, infatti, riavviare le opere pubbliche quando servono e quando ci sono delle risorse, ma voglio sottolineare che nel settore che beneficia dell'agevolazione fiscale del 55 per cento si è prodotta un'intensità occupazionale molto maggiore, almeno 50.000 posti di lavoro all'anno, e una spinta innovativa su tutta la filiera. Ricordavamo col Viceministro Ciaccia che i benefici del 55 per cento si estendono ad un'intera filiera industriale, che coinvolge anche, per non far nomi, la Mapei e la Riello, perché stiamo parlando anche di nuovi materiali, nuove caldaie e così via.

Su questo c'è bisogno che ci sia nel Governo effettivamente una logica economica e non contabile. In questo Governo continua, purtroppo, a pesare una dorsale amministrativa che è la stessa del passato, da Visco a Tremonti fino a questo Governo. Se il Paese vuole affrontare la crisi, ha bisogno di capire quali sono le direzioni in cui deve muoversi. Vorremmo dei segnali chiari su questo terreno.

C'è inoltre una serie di provvedimenti nel vostro cassetto essenziali per dare un indirizzo allo sviluppo di nuovi settori, come ad esempio tutti i decreti attuativi della normativa in materia di promozione delle fonti rinnovabili. Sappiamo che in questo settore è necessario accompagnare queste fonti verso il pieno ingresso nel mercato, quindi sicuramente non sovradimensionare gli incentivi, ma dare certezze, evitare che si commettano errori.

Cito un solo esempio tra gli altri: in questo momento tutta la partita delle biomasse è in una grande incertezza perché si continuano a incentivare impianti che importano biomasse dall'estero con un effetto, onestamente, negativo sotto molti aspetti, non solo dal punto di vista ambientale. Se è vero, infatti, che per alimentare questi impianti distruggiamo foreste o sottraiamo terreni all'agricoltura d'uso alimentare nei Paesi del terzo mondo, è altrettanto vero che anche in Italia senza le giuste regole c'è rischio di passaggio al *no-food* di pezzi di agricoltura

non perché ci sia una logica vera, ma semplicemente perché c'è un incentivo speculativo immediato.

L'emanazione di quei decreti sono, innanzitutto nella sua responsabilità, nel senso che vanno concordati col Ministro dell'ambiente, ma sono anzitutto nella sua responsabilità, Ministro Passera, e giacciono nei cassetti ministeriali da tempo: parliamo dei decreti per il solare termico, per le biomasse e così via.

C'è, inoltre, un problema di regolazione che può aiutare il Paese a vincere le scommesse del futuro. Signor Ministro, so che parlo di questioni che lei conosce bene, ma voglio qui fare una sottolineatura: se c'è una partita che l'Italia può giocare nei prossimi anni nell'innovazione industriale è quella della chimica verde, nella quale l'Italia attualmente è un Paese *leader* nel mondo, per i brevetti della Novamont, per l'azione di Ghisolfi e via discorrendo. Se, però, ad esempio, la partita delle bioplastiche viene inquinata perché manca, non viene emanato, un decreto ministeriale che adotti gli *standard* europei e questo ritardo provoca l'immissione sul mercato di prodotti che sono spacciati per bioplastiche ma non lo sono, allora noi tagliamo le gambe a un settore in cui l'Italia deve fare un passo avanti, deve esportare brevetti e prodotti e non correre il rischio, perché si è smarrita la strada, di trovarci tra qualche anno indietro. Tutto questo attiene alle politiche industriali.

Sono pienamente d'accordo con quanto diceva a proposito della non piena realizzazione di questo aspetto all'interno della manovra, che è persegue innanzitutto una messa in sicurezza della finanza pubblica senza commettere gravi errori sul fronte dell'equità – su cui si potrebbe discutere, ma qualcosa è stato sicuramente corretto nella parte finale della manovra – bisogna, però, poi far ripartire l'economia. Sicuramente, la crescita e una nuova partenza dell'economia sono legate in larga parte all'innovazione connessa alle politiche ambientali.

Segnalo che in quest'anno quasi il 40 per cento delle assunzioni in pianta stabile nel nostro Paese sono collegati a politiche ambientali, in un senso o nell'altro. Da questo punto di vista, ci sono risorse cui attingere, soprattutto legate al Ministero dell'ambiente, ma che a mio avviso vanno giocate nell'ambito della politica industriale con il Ministero da lei diretto.

Abbiamo, ad esempio, da tempo in ballo 600 milioni di euro per l'attivazione del fondo rotativo per Kyoto, teoricamente stanziati addirittura fin dal 2007. Il Governo precedente aveva dichiarato che sarebbero diventati operativi nel settembre 2010, ma ancora non un euro è stato messo in campo. Tuttavia, 600 milioni di euro di un fondo rotativo in questo momento non sono poca cosa !

Infine, a partire dall'anno prossimo ci saranno disponibili ogni anno almeno 400 milioni di euro che verranno dai proventi delle aste per la vendita delle quote di emissioni di CO_2 che (a questa cifra si arriva considerando che secondo l'Unione europea, almeno per il 50 per cento, dei proventi delle citate aste vanno destinati a politiche volte alla riduzione dei consumi energetici, alle fonti rinnovabili e così via).

L'insieme complessivo di queste risorse, se bene indirizzate, possono rappresentare una riedizione innovativa del programma « Industria 2015 », per capirci, capace di dare competitività alla nostra economia, di rilanciare immediatamente l'occupazione e di far capire la direzione in cui andare.

La questione della direzione da imprimere alla nostra economia non si risolverà oggi, ma chiediamo, innanzitutto, immediatamente provvedimenti con un'idea di fondo, che non siano adottati a caso, ma con un'idea di futuro; chiediamo per questo una pianificazione per l'utilizzo di questi fondi.

GIANLUCA BENAMATI. Signor Ministro, la ringrazio per la sua relazione. Come la capogruppo Mariani, apprezziamo, ovviamente, moltissimo l'azione che ha teso a mettere a disposizione risorse per le infrastrutture. Questo punto di PIL in termini di risorse sbloccate e la definizione di priorità per l'esecuzione delle opere sono sicuramente una misura di cui, anche dall'analisi dell'ultimo Allegato in-

frastrutture al Documento di economia e finanza, si avvertiva la necessità.

Vado tematicamente su due osservazioni anche di merito rispetto al mio territorio. Chiaramente, spesso l'allungamento delle procedure amministrative ha provocato anche un invecchiamento delle proposte progettuali. Io sono emiliano e do atto al Governo in questa sua prima azione di avere salvato dei fondi che potevano cadere nella tagliola dell'articolo 32 del decreto-legge n. 98 del 2011, ossia quei fondi passibili di revoca perché relativi ad opere per le quali non fossero state assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti.

Nella fattispecie, sto parlando della metrotranvia della mia città, Bologna, che ha avuto delle traversie perché, oggettivamente, il calo delle risorse pubbliche e i vincoli del Patto di stabilità interno hanno bloccato questa infrastruttura per diverso tempo. In questo caso, ad esempio, signor Ministro, gli enti locali sono in contatto con il Ministero anche per una ridefinizione della progettualità di quest'opera. Segnalo che in alcuni casi, nell'ambito degli accordi quadro tra il Ministero e le regioni, si può anche avere una ridefinizione sulla base delle progettualità in essere del progetto medesimo. Qui c'è una questione che riguarda il potenziamento del servizio ferroviario metropolitano. So che ci sono, come dicevo, contatti, ed è una cosa importante.

La seconda osservazione è molto breve. Già sollevata per le amministrazioni locali e per le imprese come questione cruciale, c'è quella delle piccole opere. In un recente rapporto il CRESME ci ha dimostrato – non ne avevamo bisogno, ma è sempre bello avere dei numeri – che il valore medio delle opere in questo Paese si sta elevando perché negli ultimi anni, ovviamente, la politica di bilancio ha bloccato moltissimo quelle piccole opere che davano respiro al territorio, alle aziende e alle amministrazioni locali.

Naturalmente, siamo tutti consci della difficoltà del momento, ma nei prossimi provvedimenti e progetti di sviluppo probabilmente un tema delle piccole opere può essere molto importante nell'ottica del rilancio, così come una velocizzazione dei pagamenti da parte della pubblica amministrazione, anche se di questo ha già detto benissimo l'onorevole Mariani, per cui non aggiungo altro.

TINO IANNUZZI. Buon lavoro al Ministro. Condividendo *in toto* le cose dette dal nostro capogruppo Raffaella Mariani, procedo soltanto con pochi *flash* rapidissimi.

In relazione alle infrastrutture, pensiamo che si debba coniugare, passando dalle parole ai fatti, il discorso delle priorità, che assolutamente vanno definite in numero rigorosamente stringato, anche con un occhio preferenziale alle opere in corso e che vanno completate e che guardi all'intero Paese, al nord al centro come al sud, con la necessità, tuttavia, di far seguire l'annuncio e la deliberazione del CIPE dall'effettiva disponibilità della cassa e dall'effettiva erogazione delle risorse, un limite che in questi tre anni è stato tragico.

Quanto alla normativa sugli appalti, capiamo che fosse necessario l'intervento di ampliamento dell'incentivo fiscale per il *project* previsto nel decreto in discussione oggi, dalle infrastrutture ferroviarie a quelle stradale e portuali, ma siamo in un campo nel quale dal 1994 abbiamo avuto quattro edizioni diverse della legge Merloni, un nuovo Regolamento dei lavori pubblici, la legge Obiettivo con i relativi decreti attuativi, il Codice dei contratti pubblici, due decreti correttivi del Codice nella legislatura 2006-2008 e, in questa legislatura, ben cinque ulteriori interventi tra decreti correttivi del Codice e decreti-legge.

Dobbiamo dare definitività e stabilità alla normativa nel settore degli appalti !

La nostra idea è di definire un tavolo in questa Commissione un'iniziativa precisa del Governo che identifichi due o tre grandi questioni da affrontare, ad esempio quelle relative alla progettazione, ai criteri di aggiudica, al partenariato pubblico-privato, su cui, finalmente, giungere dopo un confronto rapido e serrato fra Governo e

Commissione alla definizione di un assetto stabile delle norme del settore.

Venendo all'edilizia, si è già accennato al problema del *bonus* energetico del 55 per cento, reso stabile dal 2013, ma portato al livello del 36 per cento per gli interventi di ristrutturazione edilizia. Entrambi, messi assieme, sono stati un volano straordinario di attività economiche, di occupazione, di movimentazione dell'indotto, però anche il meccanismo del 36 per cento, Ministro, oggi va riadeguato perché abbiamo la necessità di intervenire con forza sull'edilizia, sul consolidamento statico e antisismico degli edifici, sulla stabilizzazione e la messa in sicurezza degli immobili e con un tetto di spesa di 48.000 euro spalmati in dieci anni non si va da nessuna parte. Affrontare questo tema con la fredda logica ragionieristica, che da Visco a Padoa-Schioppa a Tremonti ha accompagnato ogni ragionamento, non ci porta da nessuna parte.

Concludo con l'ANAS. Da diversi mesi come Commissione abbiamo letteralmente perso le tracce del processo di riforma messo in campo, a nostro avviso in maniera improvvida, dal Governo precedente. Finalmente, la prossima settimana dovremmo sentire in audizione il presidente dell'ANAS e anche il continuo rinvio della sua audizione sta diventando una questione di assoluta gravità e rilevanza politica e istituzionale.

Noi annettiamo grande rilevanza al lavoro dell'ANAS, grande considerazione per la sua funzione storica e per il ruolo che deve svolgere, tant'è vero che non abbiamo nemmeno condiviso l'atteggiamento del precedente Governo di scaricare dal finanziamento ordinario del bilancio dello Stato le attività dell'ANAS pensando di poter far cassa per l'ANAS con un meccanismo di selvaggio pedaggiamento delle tratte autostradali a diretta gestione ANAS nel Paese. Ci mancherebbe solo questo, i nuovi pedaggiamenti, per mettere definitivamente in ginocchio le famiglie e le imprese in assenza, in tante parti del Paese, di qualunque viabilità alternativa.

Abbiamo però la necessità di capire qual è la linea del Governo rispetto alla riforma dell'ANAS *in itinere* e, soprattutto, come si sta muovendo l'ANAS in questi mesi. Condivido, peraltro, quanto detto dalla collega Mariani sul problema dell'*Authority* dei trasporti: abbiamo una grande necessità di essere più penetranti, incisivi e determinati sull'attività dei concessionari autostradali, che rappresentano indubbiamente un punto di rilevanza dell'intero sistema economico e produttivo del Paese, ma per i quali molto spesso gli investimenti non sono effettuati, per tante ragioni obiettive, la burocrazia, i cantieri. Tuttavia, questo meccanismo va assolutamente interrotto perché rilanciare la modernizzazione infrastrutturale, materiale e immateriale del Paese passa anche per lo sblocco degli investimenti dei concessionari affinché, finalmente, questi siano puntualmente realizzati.

ARMANDO DIONISI. Esprimo a nome del gruppo dell'UdC apprezzamento per la relazione del Ministro Passera rispetto alle questioni che riguardano le infrastrutture del Paese, che rappresentano una grande speranza per due ragioni fondamentali: perché le risorse per la crescita e lo sviluppo sono sempre meno e credo che investire in infrastrutture possa aiutare anche la crescita e lo sviluppo e, se mi consente, anche l'ammodernamento del Paese. Siamo, infatti, dal punto di vista infrastrutturale, un po' indietro.

Bisogna, quindi, rilanciare con grande forza le opere di collegamento con l'Europa, soprattutto attraverso la realizzazione dei corridoi della mobilità europei. Mi riferisco, in primo luogo, alla Torino-Lione e a tutti gli altri. Soprattutto, però, abbiamo bisogno di investire anche in settori nuovi rilanciando, ad esempio, le autostrade del mare, cosa che dipende molto dalla possibilità che ci sia un ammodernamento dei nostri porti. A mio avviso, infatti, le autostrade del mare nel nostro Paese non funzionano per l'inadeguatezza della nostra rete portuale, per cui questo è uno dei settori su cui bisognerà investire nel futuro.

Inoltre, voglio soprattutto apprezzare, Ministro, la possibilità di rendere effettivi

gli investimenti che lei ha citato, i 12 miliardi di euro più 3, importantissimi in questo momento. Da anni, purtroppo, assistiamo alla riprogrammazione delle stesse risorse in questo settore, a grandi annunci, alla retorica della legge Obiettivo e dei cantieri aperti, ma sostanzialmente io che ho qualche anno di età non vedo grandi opere realizzate nel nostro Paese negli ultimi anni.

È necessario fare, invece, quello che sta facendo lei e che è contenuto nel « decreto salva Italia »: una ricognizione puntuale, vedere quali opere possono partire, lasciando perdere del tutto quelle particolarmente arretrate. È inutile, infatti, continuare a lasciare soldi per opere che forse realizzeremo tra 20 o 30 anni. Condivido, quindi, questa strategia perché il Paese ha bisogno di essere ammodernato. Soprattutto, bisogna spendere se vogliamo rilanciare lo sviluppo e la crescita.

La legge obiettivo ha dato dei risultati. A mio avviso, bisogna compiere però ulteriori passi in avanti rispetto alla legge obiettivo, concordando con gli enti locali e con le regioni anche il superamento dei troppi veti che spesso finiscono per intralciare e ritardare le grandi opere di cui il Paese ha estrema necessità.

Voglio segnalare un'altra questione che avevo già sollevato al momento dell'esame del « decreto salva Italia ». Ovviamente, poiché tale provvedimento sarà approvato nelle prossime ore, lascio la mia osservazione a memoria del Ministro. Secondo quanto previsto dal « decreto salva Italia », i piccoli comuni sotto i 5.000 abitanti rischiano, fino al 12 aprile prossimo, di non potere far partire le opere se non a certe condizioni: a mio giudizio, servirà qualche tempo prima che mettano in piedi un organismo unitario per appaltare questi lavori. Ricordo, tuttavia, che i comuni sotto i 5.000 abitanti in questo Paese sono 5.800, ragion per cui, con un conto piuttosto rapido e sommario, è evidente che rischiamo di ritardare l'avvio di investimenti per 3 o 4 miliardi di euro.

L'altra questione che vorrei sottoporre all'attenzione del Ministro affinché sia valutata attentamente la possibilità di un'intesa con il Ministro dell'economia è quella della revisione del Patto di stabilità per consentire gli investimenti in opere pubbliche, sia dei comuni sia delle province e delle regioni.

Da ultimo, voglio aggiungere il grande tema della casa. È vero che in questo Paese ormai il 78 per cento delle famiglie è proprietario di case, ma io vedo che nelle grandi aree urbane l'emergenza abitativa è ancora forte, esiste e bisogna anche qui superare un po' gli steccati ideologici. Abbiamo un grande patrimonio pubblico, spesso in mano alle regioni tramite gli ex IACP, che è un settore bloccato da anni.

Anche qui cercherei di innovare, di reperire risorse cercando di liquidare un patrimonio che è divenuto soltanto un peso per il settore pubblico e che non ha più una capacità di dare risposte ai ceti che veramente hanno bisogno di accedere al bene casa.

Termino con una raccomandazione. Abbiamo lavorato nei mesi scorsi su un progetto di legge abbastanza condiviso in questa Commissione che riguarda la ricostruzione di L'Aquila, non tanto sulla parte delle risorse da mettere in campo quanto sulla parte della *governance* del processo di ricostruzione delle zone colpite dal terremoto del 6 aprile 2009, arrivando anche a trovare quasi una sintesi definitiva fra le varie proposte e posizioni dei gruppi parlamentari. A mio avviso quella della ricostruzione di L'Aquila è una questione molto importante, anche per quanto riguarda la necessità di colmare un ritardo che è particolarmente grave rispetto agli annunci iniziali. Chi frequenta l'Aquila sa quali siano le difficoltà in cui versa la popolazione.

Ci sono diverse proposte di legge, d'iniziativa popolare e di iniziativa parlamentare, ce n'è anche una del collega Libè e ce ne sono di colleghi di altri gruppi e – come ho detto – avevamo raggiunto un buon punto di intesa anche con il Governo: le chiederei per questo, Ministro, di verificare se il sottosegretario Improta o il Viceministro Ciaccia non possano riav-

viare, in uno stretto rapporto con questa Commissione, l'*iter* di quella legge che, tra l'altro, dal punto di vista della spesa non costa molto, ma dal punto di vista della *governance* imprime una grande accelerazione alla ricostruzione e, più in generale, agli investimenti su quella provincia.

ALESSANDRO BRATTI. Vorrei fare un paio di domande che riguardano gli argomenti di specifico interesse della VIII Commissione, soprattutto sul versante ambientale.

Signor Ministro, proprio in conclusione del suo intervento ha parlato anche di verificare altre possibilità di trasporto e accennava, appunto, a quello fluviale. Al riguardo, le segnalo che è in corso una discussione – anche in questa Commissione perché sono state presentate due risoluzioni – sul futuro del fiume più importante d'Italia, il Po, e che in questo senso riguarda tutta la Val Padana.

Col Governo Prodi erano stati stanziati 180 milioni di euro per la realizzazione del progetto Valle del Fiume Po, predisposto con una larga partecipazione di tutti i comuni e le province rivierasche. Tale progetto, più che finalità di carattere trasportistico, aveva finalità di carattere economico e di sistemazione idrogeologica. A mio avviso, qui risiedeva il suo specifico interesse che, unito a un altro progetto sulla rimozione dei sedimenti, costituiva un'iniziativa complessiva importantissima.

Si è innescato nel frattempo un altra proposta progettuale, che in realtà riprende la vecchia idea di navigabilità di tratti del Po (che interessa molto la Lombardia, un po' meno l'Emilia-Romagna e che rischia di penalizzare moltissimo il Veneto), che riguarda la bacinizzazione del fiume. In seguito, è subentrata una modifica del progetto iniziale, che ha avuto un finanziamento nell'ambito della progettualità a livello europeo per il settore dei trasporti.

Vorrei sapere se avete intenzione, anche in considerazione del fatto che il fiume Po è all'interno di un'area geografica di grande rilevanza, di considerare questo un argomento prioritario per tutti questi risvolti: trasporto, tema dei cambiamenti climatici, tema dell'assetto idrogeologico e tema, quindi, della tutela ambientale.

La seconda questione che pongo riprende alcune considerazioni sollevate prima dall'onorevole Realacci riguardo agli impianti legati alle energie rinnovabili. Faccio riferimento, in maniera specifica, a una serie di impianti legati a biomasse e biogas, ma soprattutto agli impianti piccoli.

Realacci parlava dell'importazione di materiali e faceva considerazioni che valgono moltissimo per i grandi impianti a biomassa, ma in realtà noi, probabilmente anche in buona fede, con l'idea di favorire la costruzione di questi impianti piccoli, soprattutto i biogas, abbiamo di fatto commesso un ulteriore errore perché si è tolto dal controllo ambientale la possibilità della loro pianificazione e costruzione. Oggi le regioni, che cominciano ad avere a che fare con questo problema, non hanno appigli normativi per regolamentare in maniera seria quello che sta succedendo. Occorre, quindi, assolutamente dare soluzione a questo problema, lavorando o su una diversificazione degli incentivi che renda meno caotica la situazione, o sulla predisposizione di linee guida più cogenti per la realizzazione anche di questi piccoli impianti.

Il rischio vero, infatti, è che questi impianti, che dovevano essere alternativi e favorire una logica di sviluppo diverso e di *green economy*, rischiano a loro volta di essere oggetto di grandi contrapposizioni, vedendo una parte rilevante della cittadinanza fortemente preoccupata per la costruzione di questi impianti.

STEFANO ESPOSITO. Anzitutto buon lavoro al Ministro e al Viceministro che sono oggi con noi. Mi concentrerò brevemente sulla questione della realizzazione della Torino-Lione, signor Ministro, perché sono molto contento di aver sentito finalmente anche l'onorevole Ghiglia porre il tema delle risorse necessarie per avviare gli interventi sul territorio interessato dall'apertura dei cantieri. A questo proposito,

le segnalo che con ogni probabilità nel mese di gennaio arriverà in Aula una mozione presentata due mesi e mezzo fa dall'allora opposizione, oggi in parte maggioranza, non firmata dal centrodestra, che chiede lo stanziamento immediato di 100 milioni di euro per la realizzazione delle opere di compensazione ambientale.

Credo, signor Ministro, che questo sarebbe il miglior segnale che si potrebbe dare visto l'interesse strategico che quest'opera riveste non solo per la realtà torinese e piemontese, ma anche per il resto d'Italia. Sappiamo, infatti, che fa parte del corridoio europeo 5 e sappiamo anche che alcune delle questioni affrontate in questi anni su quei territori si sposteranno verso il nord-est. Credo, quindi, guardando al futuro che si debba far tesoro anche di alcuni errori che sono stati commessi e utilizzare al meglio, per esempio, l'esperienza molto utile dell'Osservatorio. Su questo tema, quindi, le chiedo anche di conoscere la sua opinione e l'orientamento del Governo.

Ancora all'interno delle dinamiche relative alla realizzazione della Torino-Lione, le elenco altre tre questioni che riguardano quel territorio e che non sono prettamente territoriali. La prima riguarda la realizzazione con un sistema di rapporto stretto con il privato della tangenziale est di Torino. Credo che ci si dovrebbe concentrare su questo punto perché ci consentirebbe anche di avviare la discussione e, se possibile, la realizzazione con lo stesso procedimento di una nuova corsia della tangenziale di Torino, che è in una condizione ormai praticamente di collasso.

Naturalmente, a proposito di rapporti con i concessionari autostradali, sarebbe più che mai opportuno verificare che cosa in questi anni si è fatto in termini di investimenti, magari mettendo a confronto tutto con le tariffe e con l'aumento delle stesse che sono, invece, costanti e senza alcun freno e controllo da parte di chi ha dato la concessione.

Sempre con riferimento alle infrastrutture torinesi, le pongo, inoltre, il tema del completamento del passante ferroviario perché la realizzazione dovrebbe essere conclusa entro il 2012, ma io ho la sensazione che ci siano alcuni problemi di finanziamento e di risorse non ancora rese disponibili che potrebbero produrre un effetto di ritardo.

Concludo ricordando che il CIPE ha dato il via libera, finalmente, all'operazione di prolungamento fino a piazza Bengasi della Linea 1 della metropolitana di Torino e le chiederei di tener conto, prima di avviare ragionamenti sulla realizzazione della seconda linea della metropolitana, della necessità di procedere al completamento definitivo, fino a Rivoli, della Linea 1. Siccome su questo c'è un progetto condiviso e c'era anche una disponibilità da parte del Governo, le preannuncio che con l'inizio dell'anno nuovo solleciteremo la questione in modo da verificare qual è il punto relativo al reperimento delle risorse necessarie.

SALVATORE MARGIOTTA. Le rivolgerò domande secche, signor Ministro, anche se naturalmente avrei voglia di svolgere alcune considerazioni peraltro ricomprese nel ragionamento del capogruppo Mariani.

Anzitutto mi auguro che la scelta di tenere insieme sviluppo economico e infrastrutture sia, appunto, una scelta strategica. È evidente a tutti, come ha detto nella sua premessa, che attraverso una buona politica infrastrutturale si fa sviluppo economico.

Uno degli scopi della legge obiettivo era anche di ridurre il *gap* infrastrutturale tra nord e sud. I dati numerici più volte esaminati in questa Commissione dicono, invece, che esso è aumentato. In termini di opere programmate, c'è un sostanziale equilibrio tra le diverse aree del Paese; in termini di opere realizzate o iniziate, invece, c'è uno squilibrio forte.

Certo, è comprensibile che il Governo voglia soprattutto lavorare sui completamenti di opere già avviate, ma lei capisce che, puntando sui completamenti, dato che la maggior parte delle opere sono state avviate soprattutto al centro-nord, il *gap* infrastrutturale fra le diverse aree del

Paese aumenta e non diminuisce. Quindi, sì ai completamenti, ma contemporaneamente c'è necessità di qualche azione che tenga conto degli effetti di questa scelta per evitare che, appunto, il *gap* infrastrutturale fra Nord e Sud aumenti.

In relazione al sistema delle regole, è stato già detto dai miei colleghi del PD che c'è assoluta necessità di una revisione complessiva, completa e sperabilmente, definitiva delle regole che sottendono al settore degli appalti. Io le chiedo, in particolare, che interventi il Governo intende assumere per evitare quel che prolifica soprattutto in alcune parti del Paese, ossia il fenomeno delle aggiudicazioni con ribassi fortissimi, assolutamente fuori dalla norma, che in definitiva determinano danni sia all'erario sia alle opere da realizzare.

A proposito dell'ANAS, mi permetto di precisare – e in qualche modo di chiamare il Ministro a darci una mano – che non riteniamo accettabile che il commissario dell'ANAS invitato da tre mesi a venire in Commissione non lo abbia ancora fatto. Poiché la sua giustificazione, peraltro, è sempre stata quella di non poter venire perché non ha ricevuto indirizzi precisi dal Governo, da un lato le chiederei di fornirgliene, dall'altro, di intervenire sul dottor Ciucci affinché venga a rispondere alle nostre domande.

Sempre a proposito di ANAS, mi unisco alla richiesta del collega Iannuzzi nel chiederle qual sia la sua opinione a proposito dell'articolo 36 del decreto-legge n. 98 del 2011 in materia di riassetto societario di ANAS, per noi non positivo, e, comunque, qual è lo stato di attuazione di tale articolo di legge ? Esso, ad esempio, prevedeva che parte del personale ANAS fosse trasferito al Ministero delle infrastrutture: questo sta accadendo o no ? E in quest'ultimo caso, che cosa accadrà ?

Aggiungo una domanda secca, banalissima: qual è l'opinione di questo Governo sulla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina ?

Quanto ai vincoli derivanti dal Patto di stabilità interno, ricordo che in questa Commissione abbiamo analizzato un rapporto ANCE sulle tantissime opere piccole e medie che potrebbero partire immediatamente utilizzando i comuni come stazioni appaltanti e che non partono, pur essendo disponibili, in questo caso, le risorse degli enti locali, proprio a causa dei vincoli imposti dal famoso Patto di stabilità. Il Governo precedente, in particolar modo il ministro Tremonti, ha sempre ritenuto tale Patto una colonna d'Ercole invalicabile. Le chiedo: questa è l'opinione anche del nuovo Governo ?

Infine, la collega Mariani faceva riferimento al problema delle concessionarie autostradali e a come esse troppo spesso sfuggano a ogni tipo di controllo. Secondo un rapporto recente della Banca d'Italia, tra l'altro, tali società concessionarie non hanno realizzato gli investimenti che le stesse concessioni, cioè i contratti dalle stesse sottoscritti, richiedevano che esse realizzassero. Siamo, dunque, di fronte a concessionari largamente inadempienti. Molti Governi hanno guardato ai concessionari autostradali con molta discrezione e simpatia: noi ci aspettiamo da questo nuovo Governo maggior rigore nel piegarle, se necessario, al rispetto dei contratti da esse stipulati e degli impegni assunti.

RODOLFO GIULIANO VIOLA. Intervengo molto rapidamente, un po' per confermare quanto già espresso dai colleghi, in modo particolare sui concessionari autostradali: al riguardo, dico che ci preoccupa, anche quanto contenuto nel « decreto salva Italia » – che dovremo approvare nei prossimi giorni – rispetto all'approvazione delle nuove convenzioni senza il parere delle Commissioni parlamentari competenti.

Lei, Ministro, ha parlato di crescita sostenibile. Ci sono alcuni tipi di opere che fanno parte sempre della crescita, che cioè mettono in moto un pezzo di economia. Mi riferisco, in modo particolare, ad aspetti che riguardano questa Commissione. Uno è stato citato dal collega Bratti e riguarda la questione del sistema idro-

viario – mi pare che anche il Ministro l'abbia toccato – in modo particolare al Nord.

Io vengo dal Veneto e il lavoro che riguarda il Po prevede interconnessioni con tutto il sistema idroviario fino anche alla regione Veneto. Per esso servono risorse, ma è vero che – penso, ad esempio, all'idrovia Venezia-Padova – la realizzazione di questo sistema idroviario sarebbe una soluzione positiva a una serie di problemi sul territorio che sono, come ha giustamente ricordato anche il collega Bratti, non solo di natura trasportistica, ma anche ambientale, per l'effetto positivo che si avrebbe sulla prevenzione del rischio idrogeologico.

Abbiamo avuto ieri l'incontro con il ministro Clini, con il quale abbiamo discusso a lungo del piano di finanziamento delle opere per la prevenzione del rischio idrogeologico, il cui costo complessivo sarebbe stimabile in circa 50 miliardi di euro. Oggi non c'è un euro per questo, ma io penso che anche la realizzazione di tali interventi questo faccia parte di un lavoro per una crescita sostenibile. Lo dico, quindi, quasi più che al Ministro delle infrastrutture, al Ministro dello sviluppo economico: faccia ogni sforzo per mettere in moto questo settore, per reperire risorse capaci di mettere in moto un pezzo di economia che ha un grandissimo valore strategico perché mette al sicuro interi comparti produttivi !

L'anno scorso l'alluvione in larga parte della pianura padana ha provocato danni ingenti all'economia reale. I danni stimati sono stati moltissimi di più di quelli concretamente rilevabili dalle opere che sono state danneggiate.

Rientra in questa stessa ottica il ragionamento sull'edilizia. Prima qualcuno parlava di sostituzione e densificazione del patrimonio edilizio ed io credo che noi dobbiamo cominciare a lavorare su queste cose. Se investiamo su questi obiettivi, probabilmente, anche avendo poche risorse riusciremmo a rimettere in moto (è un po' l'effetto che c'è stato col cosiddetto « 55 per cento ») uno dei settori economici oggi completamente bloccato, fermo, che trascina nella caduta moltissimi altri settori produttivi.

Sono firmatario con altri parlamentari di una lettera che le arriverà in questi giorni, Ministro. Riguarda un'azienda – per citarne una, ma immagino che il Ministro sarà sommerso da casi del genere – l'Ideal Standard, che si occupa sostanzialmente di accessori per bagno, ed è uno dei settori travolti dalla crisi. È evidente che, se rimettiamo in moto l'edilizia, anche questi ripartiranno. Penso che su questo, naturalmente di concerto con le regioni e con i comuni, dobbiamo mettere a regime anche le risorse. Ci pare di capire che il Piano casa non sia stato sufficiente e serva un di più.

Infine, non l'ho sentita nominare, o ne ha parlato ma con un accenno, e mi piacerebbe capire se esiste la possibilità di intervenire sul completamento o sui tanti ritardi accumulati sul sistema infrastrutturale chiamato banda larga, ritardo grave per essere completamente un Paese moderno.

So che questo è uno degli aspetti su cui si gioca il nostro futuro. Mi augurerei un piano capace di realizzare qualche opera e qualche asfaltatura in meno – lo diciamo con grande franchezza – e un pezzo in più in quest'ambito.

ALDO DI BIAGIO. Illustre Ministro, illustre Viceministro, voglio rivolgere a voi i saluti del mio gruppo, Futuro e Libertà, che rappresento in questa Commissione, per il lavoro che vi state apprestando a portare avanti in un dicastero che merita attenzione. La ringrazio, signor Ministro, per quanto esposto finora. Ha i miei ringraziamenti anche per i provvedimenti che ci ha fatto trovare nel decreto-legge in corso di conversione, in particolar modo per le opere che il suo dicastero intende terminare, ben consapevoli della situazione di disagio di criticità in cui si trova il nostro sistema economico e le realtà economiche che lo contraddistinguono.

Purtroppo, non si contano le aziende italiane a rischio di bancarotta in questi mesi, a cui si unisce la difficoltà nella

gestione di impianti produttivi con il conseguente rischio di contaminazione ambientale. Voglio trattare alcuni aspetti che riguardano in particolar modo questa Commissione.

Esiste, tra gli altri, un elemento spesso messo in secondo piano dall'agenda di Governo, almeno così è stato fino ad ora. Ieri, come lei ben sa, è slittato ancora una volta il deposito del piano finanziario della Lucchini di Piombino presso il tribunale di Milano. Ne è scatenato un altro complesso sciopero. Siamo molto preoccupati per questa realtà. Sappiamo bene e lo ripetiamo da mesi che non è con il deposito dell'accordo di ristrutturazione del debito che sarebbe possibile sbloccare le risorse sia per la Lucchini sia per le aziende dell'indotto. Parliamo di uno dei pochi gruppi siderurgici a ciclo integrale rimasti nel nostro Paese.

Inoltre, in ballo c'è anche la questione delle bonifiche del sito stesso, un sito inquinato di interesse nazionale, tra l'altro oggetto di importanti accordi di bonifica che stentano a decollare perché non ci sono soldi o i progetti sono troppo costosi. Lei sa bene che non possono esserci rilancio e sviluppo senza una riorganizzazione della sostenibilità ambientale di queste realtà economiche. Quali sono, pertanto, le iniziative che il suo dicastero intende intraprendere su questo versante ?

Voglio, altresì, confrontarmi con lei sulla grave situazione della Vinyls di Porto Torres che porta, a sua volta, un grave rischio ambientale correlato con una posizione di ambiguità da parte dell'ENI. Ci sentiamo di poter dire che c'è un gruppo interessato, e quindi c'è una prospettiva, se non altro a dare delle garanzie ai 150 lavoratori di questo impianto. Vorremmo sapere da lei quali sono le prospettive riguardo questo aspetto.

Inoltre, consapevoli ormai dell'importanza dell'energia da fonti rinnovabili, le chiediamo un piano di stabilità degli incentivi in un'ottica di un piano quinquennale che possa dare una prospettiva anche alle imprese non annuale, ma almeno quinquennale.

Sono certo che lei condivida questo pensiero. Fin dalle prime battute di questo nuovo Governo abbiamo avuto, infatti, la sensazione che si potesse voltare pagina rispetto a una gestione pressappochista e superficiale del potenziale economico del nostro Paese ed è proprio su questa realtà che si gioca lo sviluppo del nostro Paese.

MANUELA LANZARIN. Anche a nome della Lega Nord diamo il benvenuto e l'augurio di un buon lavoro al signor Ministro, assicurando la nostra collaborazione in tutti i provvedimenti che vanno nella direzione per cui da sempre, anche all'interno di questa Commissione, ci siamo battuti trovando, a dire il vero, una sintesi generale che ci ha visti anche molte volte insieme a quella che era l'allora opposizione, attuale maggioranza.

Faccio solo alcune considerazioni generali perché non entro nella specificità, soprattutto della mia regione, il Veneto, ma ci saranno altre occasioni eventualmente per parlarne insieme, quindi per rivolgerle domande più specifiche.

Vanno benissimo la scelta delle priorità e un aggiornamento delle infrastrutture *in itinere* per capire effettivamente lo stato di avanzamento dei lavori. Oltretutto, abbiamo sentito spessissimo elenchi di opere che da decenni giacciono e che ci vengono ripresentate nei soliti Allegati infrastrutture, ma di cui poi non si sa che fine facciano, quando inizieranno e quando avranno fine.

Da quando sono state programmate, in accordo con gli accordi degli enti locali, sicuramente avranno subìto anche delle modifiche, per cui ben venga un aggiornamento, ma serve anche una priorità delle scelte, che deve tener conto effettivamente di tutto il territorio, ma soprattutto di quello che ha bisogno di una forte infrastrutturazione, che credo sia il Nord, visto che sappiamo che l'industrializzazione, e quindi il motore dell'economia e i grandi corridoi e le reti TEN, passano per questo quadrante territoriale.

Credo, dunque, che una grande attenzione debba essere posta per quanto riguarda il territorio del Nord, che molto

spesso ha visto una suddivisione non proprio equa delle risorse, con una suddivisione che vede – cito il discorso dei passi carrai dall'ANAS – una sperequazione anche tra i territori, che credo non abbia più ragione d'essere.

Per quanto riguarda il discorso della revisione del Codice dei contratti pubblici, concordo con quanto espresso dalla collega Mariani. Più volte abbiamo evidenziato che i vari correttivi e le varie modifiche di volta in volta apportati nei vari provvedimenti hanno creato una normativa molto ingarbugliata e che non va nella direzione di conferire velocità e speditezza alle procedure amministrative che invece ci chiedono gli enti locali, i territori e anche le imprese operanti nel settore.

Alla fine, infatti, questa è la verità, per cui credo che il decreto legislativo n. 163 del 2006 vada ripreso in mano con quella logica, che noi soprattutto abbiamo sempre portato avanti, di permettere agli enti locali di poter – cito le trattative in base ai soldi che abbiamo – concordare fino a un milione di euro e di poter, quindi, limitare la partecipazione alle gare per avere maggiore celerità.

Oltretutto, gli enti locali conoscono abbastanza bene le imprese – può capitare sicuramente che l'impresa che si conosceva abbia avuto delle vicissitudini e non sia più un'impresa di un certo tipo – che da sempre lavorano nel proprio territorio e che quindi offrono una maggiore garanzia. Della trasparenza abbiamo sempre detto, per cui sarebbero opportuni albi trasparenti, rotazione delle imprese e tutto il resto.

Per quanto riguarda le semplificazioni, chiediamo che siano reali, quindi che le procedure siano effettivamente semplificate e che, anche nel caso in cui con gli enti preposti non ci siano sovrapposizioni, non partecipino – mi riferisco alle sovrintendenze, che, ad esempio, non partecipano alle conferenze dei servizi – ci sia anche in questo senso la volontà di accelerare l'iter per arrivare alla fine delle procedure.

Concordo sul discorso delle piccole opere. La Commissione aveva iniziato un percorso, anche abbozzato qualcosa, che credo sarebbe opportuno riprendere in mano.

Mi riferisco, infine, a due o tre provvedimenti che abbiamo *in itinere* per chiedere sia l'interessamento del Ministro, ma anche cosa ne pensa: il primo è quello relativo alla regionalizzazione dall'ANAS; il secondo riguarda l'utilizzazione dei fondi per l'edilizia scolastica, di cui non abbiamo più saputo che fine abbiano fatto.

Inoltre, la nostra Commissione ha licenziato due piccoli provvedimenti legislativi, successivamente approvati anche dall'Assemblea della Camera ed oggi *in itinere* presso il Senato della Repubblica: mi pare che vadano nella direzione anche da lei indicata delle misure per la crescita e il rilancio dell'economia. Chiedo, quindi, anche il suo interessamento, Ministro, ai fini di una rapida approvazione definitiva sia del primo di questi provvedimenti, quello a sostegno del cosiddetto « sistema casa qualità », che va nella direzione della promozione delle energie rinnovabili, della crescita dell'edilizia eco sostenibilità (abbiamo parlato di 55 e 36 per cento), sia del secondo provvedimento diretto a regolare in modo più efficace ed efficiente l'accesso alla professione edile.

Si tratta di due piccoli provvedimenti che, però, sicuramente possono contribuire alla crescita visto che pensiamo che quando si parla di crescita, questa può partire sicuramente con il rilancio del sistema infrastrutturale delle grandi e delle piccole opere e più in generale dell'intero settore delle costruzioni.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE SALVATORE MARGIOTTA

PRESIDENTE. Devo chiedere ai colleghi di essere più brevi, altrimenti toglieremo al Ministro tutto lo spazio per la sua replica.

CARMEN MOTTA. Signor Ministro, sarò brevissima. La manovra che sarà votata domani proprio in questo ramo del Parlamento all'articolo 44 prevede che in

materia di appalti pubblici sia cancellato l'articolo 81, comma 3-*bis* del decreto legislativo n. 163 del 2006 (Codice dei contratti pubblici). Si tratta della norma che in materia di appalti di servizi teneva conto che l'offerta migliore fosse determinata al netto delle spese relative del personale.

Sapendo che su questo tema ci sono state anche proposte che andavano a un allargamento di quanto previsto già da questa norma, e comunque discussione su questi stessi allargamenti della norma, vorrei richiamare la sua attenzione, signor Ministro, perché effettivamente la sua abrogazione *tout court* sicuramente apre la strada, dal punto di vista di risorse e responsabilità pubblica diretta, a una rischio di *dumping* contrattuale vero nel settore degli appalti.

È, quindi, necessario capire come il suo ministero intende intervenire avendo la norma in oggetto abrogato questo articolo e come intende intervenire per regolare questo aspetto che, al di là delle possibili ricadute da alcuni valutate in maniera molto negativa, comunque riveste una sua delicatezza e una sua importanza.

Richiamo la sua attenzione, inoltre, sull'infrastruttura cosiddetta Pontremolese. Si tratta del raddoppio ferroviario Tirreno-Brennero, un'opera « storica », che è avviata da oltre vent'anni. Con la legge finanziaria per il 2007 eravamo riusciti a trovare i soldi per la progettazione definitiva, 48 milioni di euro, e sono iniziati i lavori in alcuni tratti. Al riguardo, le chiedo come valuta il destino di quest'opera che non è assolutamente di carattere localistico anche se è conosciuta con questo nome, ma consiste in un corridoio fondamentale per il trasporto delle merci tra La Spezia e Verona ?

Quest'opera forse non è stata condivisa da tutti in maniera convinta, e quindi anche un suo rallentamento e una sua difficoltà attuale e la suddivisione in lotti e sublotti peraltro finanziati rischiano la paralisi, se effettivamente non mantengono – in particolare uno, il Parma-Vicofertile – i finanziamenti. Salterebbero, infatti, anche i 48 milioni di euro della progettazione definitiva. Ripeto, quindi, che gradirei conoscere una sua valutazione al di là del fatto che si sta operando per salvare 236 milioni per il citato sublotto che rischia il definanziamento.

Questa difficoltà non va imputata agli enti locali, ma ai ritardi obiettivi di qualchedun altro. Per questo, le chiedo: come considera questa infrastruttura ? Lei conferma che dal punto di vista complessivo, si tratta di un'opera assolutamente strategica in ambito nazionale ? O la considera in modo diverso ?

MAURO LIBÈ. Taglierò i convenevoli e porrò subito domande dirette, alcune peraltro già poste dai colleghi fin qui intervenuti. Sulla questione CIPE, abbiamo apprezzato sia la rapidità che la chiarezza degli esiti della riunione del 6 dicembre scorso. Aggiungo la mia a una domanda già formulata: le risorse stanziate sono vere ? I lavori partono davvero ? Avete già un'idea dei tempi di realizzazione dei lavori ?

Vengo alla nuova Autorità di regolazione dei trasporti, su cui avevo posto dei quesiti anche al Viceministro Ciaccia. Ho visto – non so se durante la notte o come – che dal testo del « decreto salva Italia » approvato dalle Commissioni di merito è uscito dalle competenze della nuova Autorità tutto il settore del trasporto su gomma. Le chiedo: avete intenzione, nel passaggio della manovra al Senato, di reintegrare il testo, restituendo all'Autorità anche le competenze sul settore autostradale ? Se l'Autorità ha una funzione, infatti, dovrebbe avere una funzione complessiva su tutto il settore dei trasporti.

Altra questione è quella delle concessioni autostradali. Molto è già stato detto. Aggiungo solo una cosa. Noi abbiamo fatto tantissime audizioni nelle quali è emerso il nodo delle manutenzioni e dei rifacimenti a contratto che non sono realizzati nella loro completezza. Io credo che questo nodo deve essere sciolto, almeno evitando di trasferire pagamenti non dovuti a società che non hanno effettuato gli interventi. Fino a oggi, invece, le cose sono andate in modo un po' diverso. Chiediamo,

quindi, almeno di risparmiare sulle opere non realizzate.

Relativamente al mercato dell'energia, abbiamo necessità di svincolare l'Italia da una forte dipendenza straniera, di abbassare i costi, di velocizzare la realizzazione delle opere. Vari Governi hanno parlato di rigassificatori, ma fino a oggi se n'è fatto solo uno *off shore*: ci sono troppi vincoli. Io ho presentato in questi giorni una proposta di legge – ne parlerò con il Governo – perché credo sia sicuramente da rivedere il rapporto e la ripartizione delle competenze fra lo Stato e le regioni sulle opere di interesse strategico nazionale.

Vorrei porre, inoltre, la questione dell'acqua. Ero e sono sostenitore convinto della necessità che la proprietà delle risorse idriche rimanga pubblica, ma la gestione del servizio idrico deve andare a chi è più bravo e riesce a offrire il prezzo migliore. Visto, però, che un referendum malauguratamente cavalcato – ma gli esiti non si discutono – è andato in una certa direzione, abbiamo la possibilità di trovare un po' di risorse in questo settore. Tutti i sostenitori del pubblico, non voi naturalmente, che sono anche in quest'aula, hanno parlato a lungo, ma i vari Governi non hanno mai destinato un euro alla difesa della tutela del bene acqua: c'è la possibilità di fare qualcosa al di là delle chiacchiere di questi tempi ?

Infine, sulla questione delle regole, l'impegno del mio partito – ma penso di tutti perché è necessario in questo tempo – è verso l'armonizzazione di tutto il sistema legislativo. Voi avete poco tempo, ma credo che questo possa aiutarci a cercare di fare rapidamente e anche bene. Abbiamo necessità di togliere tutti i vincoli non necessari. Da parte mia, col mio gruppo – lo ha detto Dionisi – siamo a disposizione per operare rapidamente a fare in modo che questo Paese abbia le opere che tutti annunciano, ma con varie scuse non realizzano mai.

SERGIO MICHELE PIFFARI. A nome dell'Italia dei Valori anch'io do il benvenuto al Ministro. Cercherò di essere breve perché per fare, oltretutto, l'elenco delle priorità in Lombardia sulle varie infrastrutture dovrei avere a disposizione molto più tempo.

Condivido, intanto, che si debba essere efficaci, realistici, e quindi lavorare sull'elenco delle priorità e non sul libro dei sogni. Apprezzo il lavoro che già è stato avviato di confronto serrato con le regioni. È necessario, a nostro parere, che il Ministro adotti questo metodo con tutti i territori proprio perché le infrastrutture non nascono solo dalla volontà centrale. In questo senso ci deve essere un continuo sprone, quindi, anche a portare avanti e a sciogliere le varie difficoltà che arrivano.

Un ministro del precedente Governo ci aveva annunciato 16 miliardi di euro, se non sbaglio, da parte dalla Banca europea degli investimenti e non ne abbiamo visto piazzato neanche uno: si è persa traccia al Ministero o magari si può recuperare qualcosa ?

Vanno, inoltre, sicuramente valorizzate le reti e non solo quelle tradizionali. Ci sono state buone proposte, poi abbandonate, anche sulla questione della banda larga. Apprezzo che si parli anche di valorizzazioni della potenzialità dei fiumi. Naturalmente, questo deve essere integrato al resto delle reti infrastrutturali perché, altrimenti, diventa un canale di spesa che, però, non può portare i suoi frutti.

Un'altra questione delle reti nel suo complesso, come la questione della rete elettrica, è sicuramente prioritaria dal punto di vista di Terna, e quindi delle grandi reti. Siccome, però, abbiamo puntato su delle fonti rinnovabili anche di piccole produzioni che si trovano dentro le città, bisogna controllare e far sì che, quindi, anche i gestori delle reti di prossimità, che fino adesso abbiamo viste solo come distribuzione di energia, siano garantite con interventi di manutenzione e potenziamento, non solo come assorbimento di energia, ma di trasporto di nuovo ad altri luoghi di assorbimento.

L'altra questione che vorrei porre all'attenzione del Ministro riguarda le grandi opere. Cito l'esempio – uno, ma potrei citarne tanti – della BreBeMi. Esi-

stono subappalti di imprese anche con centinaia di lavoratori che prestano i propri servizi a fronte di violazioni palesi del rispetto delle norme relative ai versamenti contributivi e previdenziali. Oggi basta una dichiarazione – prima non era così, ma dagli ultimi due anni sì – di impegno a versare i contributi per cui il DURC viene rilasciato, si fanno gli stati di avanzamento, dopodiché queste aziende chiudono. Gli operai, naturalmente, vanno salvaguardati dallo Stato con ulteriore spesa e trasferiti ad altre imprese. Il fenomeno non dovrebbe diventare regola perché rovina, comunque, anche il mondo della concorrenza tra imprese in quanto si inserisce un elemento di totale scorrettezza.

Infine, la collega della Lega mi ha ricordato la questione delle risorse sull'edilizia scolastica: credo che sia ora di finire di spenderle attraverso strumenti come la cosiddetta « legge Mancia ». La distribuzione degli ultimi 150 milioni di euro è stata fatta in barba alle priorità che ogni regione aveva posto, non ascoltando il territorio e le proprie esigenze, ma ancora una volta attraverso i singoli parlamentari che avevano qualche urgenza sul proprio territorio. Non è così che risolviamo le questioni. Vorrei sapere se è possibile intervenire, eventualmente suggerendo delle graduatorie che rispettino le vere priorità che i territori esprimono.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELO ALESSANDRI

ROBERTO MORASSUT. Rivolgo un augurio al Ministro e al Viceministro. Faccio, più che una domanda, un invito. È particolarmente apprezzabile il riferimento che il Ministro ha fatto sul tema della casa. Pur se non è un tema statale, però il Governo e il Parlamento possono fare moltissimo sul piano dei princìpi e degli indirizzi. Mi auguro che questo Governo possa rappresentare anche una svolta per superare una dinamica che, di fatto, nell'ultimo decennio o poco più ha consegnato il tema della casa a una logica settoriale ed emergenziale laddove il tema è gravissimo, socialmente sempre più esteso e centrale per l'economia e per l'equilibrio sociale.

Il collega Dionisi ha citato un dato molto noto, e cioè che in questo Paese abbiamo il 75 per cento delle famiglie proprietarie di un alloggio. Siamo, però, allo stesso tempo, il Paese che porta la maglia nera nella produzione di edilizia residenziale pubblica, di edilizia a fini sociali, che corrisponde a circa l'1 per cento della produzione edilizia totale.

Questi due dati sono, evidentemente, in collegamento perché questo vuol dire che negli ultimi 10-15 anni le famiglie, il ceto medio, la cui crisi non è soltanto legata a quella finanziaria recente, ma a tempi molto più lontani, sono state costrette a rincorrere soltanto il mercato privato per conquistare il diritto alla casa e hanno visto crollare il mercato dell'edilizia pubblica.

Ora, la logica emergenziale è stata di fatto provata e attraversata da tutti i Governi che hanno fatto la storia della Repubblica negli ultimi 10-15 anni. Essi hanno seguito strade o puramente emergenziali, cioè fatte di sovvenzioni sempre più esigue per il mercato dell'edilizia pubblica o per il sostegno agli affitti, oppure, come avvenuto negli ultimi tempi, hanno tentato di affidarsi unicamente al ruolo del mercato finanziario privato. In particolare, con il cosiddetto Piano casa contenuto nel famoso decreto-legge n. 112 del 2008 del Ministro Tremonti, abbiamo avuto un tentativo di dare un respiro strategico a questa tematica che, però, è completamente fallito.

Il punto è che ci si aspetta che questo Governo esca da questa logica e guardi in maniera organica a questo tema. Credo che per farlo esista solo una strada: quella di collegare il tema della casa a quello più generale del governo del territorio, perché i due temi non sono separabili. Il rilancio di una politica per la casa è connesso, infatti, al tema del recupero urbano, del risparmio del suolo, della quantità e della qualità dei servizi collettivi nei nuovi insediamenti, alla necessità di determinare una mescolanza urbana nelle realtà terri-

toriali, soprattutto delle grandi città, ed è strettamente collegato al contenimento del dominio della rendita urbana, che non solo frena l'economia, ma rende più ingiusta la società.

L'invito, per questa ragione, è il seguente: affronti, signor Ministro, nel tempo che è a disposizione di questo Governo, che mi auguro possa essere interamente coincidente con i mesi che ci separano dalla fine della legislatura, se non il tema complessivo del governo del territorio, che richiederebbe forse un'intera legislatura, almeno l'aspetto centrale, il cuore del problema, ossia il governo della premialità in urbanistica; tenti, con un'azione coordinata tra Governo e Parlamento, di imprimere indirizzi generali nel rispetto della Costituzione e del ruolo delle regioni al tema delle incentivazioni urbanistiche ed edilizie, dei reciproci vantaggi possibili tra pubblico e privato in un regime di diffusa contrattazione urbanistica che ormai caratterizza il quadro legislativo dell'intera Europa, che consenta al pubblico, ai comuni di costruire un demanio di suoli.

Senza un demanio di suoli pubblici a basso prezzo, infatti, non si fa edilizia pubblica, non si realizzano le infrastrutture e non si rendono i grandi servizi collettivi. Non si dà, cioè, valore alla dimensione pubblica delle città, quella che, purtroppo, ci sta morendo tra le mani perché in questo Paese non si riescono a realizzare infrastrutture, servizi collettivi, case popolari o per il ceto medio e ci si affida al meccanismo un po' disordinato e molto variegato territorialmente del *project financing*, che passa per essere una procedura moderna, ma che purtroppo non produce nulla, almeno da qualche anno a questa parte. Si va a sbattere sempre il muso contro una procedura sterile, una modalità inefficace perché non c'è un indirizzo organico, di princìpi, che governi questa materia.

Accogliendo la segnalazione che lei ha fatto e che io ritengo estremamente apprezzabile, l'invito è, dunque, a lavorare per tentare di recuperare questo *gap* e a fare in modo che questo Governo si segnali per essere di effettiva svolta su questi temi niente affatto settoriali ed emergenziali, ma davvero centrali per il destino del Paese, il rilancio dell'economia e anche per la ripresa dei ceti medi, cuore della tenuta di un sistema economico e democratico stabile.

CHIARA BRAGA. Al Ministro vanno i miei auguri di buon lavoro. Intervengo soltanto per riprendere un passaggio dell'intervento dell'onorevole Morassut. Spero avremo in seguito modo di affrontare il tema della casa col Ministro e il Viceministro che ne ha la delega. Credo che sia importante dare un segnale fin da subito e vorrei sapere se c'erano riferimenti in merito rispetto alla riattivazione del tavolo di confronto e di concertazione sulle politiche abitative, che so essere stato ampiamente richiesto anche dal sistema delle regioni, degli enti locali, come luogo appunto di composizione e di verifica di obiettivi assolutamente improrogabili.

Due piccole annotazioni, invece, di carattere infrastrutturale hanno a che fare con il completamento dei sistemi tangenziali della Pedemontana lombarda, in particolare il secondo lotto della tangenziale delle città di Como e di Varese. Sappiamo che questi erano parte integrante del progetto. Non hanno trovato finanziamento, ma abbiamo preso atto che sono stati riconfermati tra le opere inserite all'interno della legge obiettivo dalla delibera CIPE del 6 dicembre scorso e vorremmo avere rassicurazioni in merito dal Ministro.

Mi permetto, approfittando anche della sua nota sensibilità su un tema locale che ben conosce, quello della variante della Tremezzina, di chiedere al ministro Passera, che conosce bene i problemi di quel territorio, di farsene in qualche modo carico sia rispetto alla conclusione in tempi rapidi dell'accordo fra il Ministero e le regioni per la progettazione definitiva, sia per il reperimento di risorse rispetto all'infrastruttura fondamentale e primaria per quel territorio.

DANIELE MARANTELLI. Signor Ministro, come lei avrà facilmente intuito, il PD

è un partito federale, quindi non verrò meno alle impostazioni che sono state date dai miei colleghi apprezzando l'impostazione che ha dato e, soprattutto, manifestando altissima preoccupazione per le previsioni che ha fatto per l'anno prossimo.

Se è vero, infatti, che si stima una decrescita dell'1,6 per cento del PIL, vuol dire che l'anno prossimo balleremo sulle montagne russe, e quindi è assolutamente necessario avere come priorità la crescita e quella che rappresenta per noi l'ossessione delle ossessioni, ovvero il lavoro. Provengo da una provincia in cui ieri Whirlpool ha sottoscritto un accordo con i sindacati che prevede 495 licenziamenti. È evidente, quindi, che il rilancio delle infrastrutture materiali e immateriali è un fattore decisivo.

Nella passata legislatura con il cosiddetto federalismo infrastrutturale abbiamo approvato alcune infrastrutture rilevanti per una delle aree più dinamiche del Paese, che rispondono al nome di Pedemontana lombarda, BreBeMi e Tem. La collega Braga si già espressa sulle tangenziali di Varese e di Como e non ci ritorno. Erano state destinate risorse importanti sulla Pedemontana, (1.300.000.000 euro), ma sembra che esista un problema di fondo e per questo le chiederei conferma: per il completamento dell'insieme di queste opere la provincia di Milano, che per esempio detiene la maggioranza di Serravalle, è in grado di garantire la cabina di regìa e, soprattutto, il necessario aumento di capitale? In assenza di questo, come intende agire e muoversi il Governo, utilizzando, per esempio, la leva della Cassa depositi e prestiti o altro? Certo, stiamo parlando di una delle aree non solo più popolose, ma a più alto tasso di *export*, quindi è decisivo che abbia a disposizione infrastrutture efficaci e moderne.

Sono d'accordo con la sua valutazione sulle procedure lente e farraginose da superare se si vuole realizzare le opere: noi siamo quelli del sì, quelli che vogliono realizzarle le opere, ma le vogliamo realizzare bene, con *standard* europei. Allora dobbiamo anche dirci che, a differenza del sistema anglosassone, che ha una forte cultura del controllo, questo non è un punto forte del sistema italiano. Quindi è necessario combinare procedure innovative, quali quelle che lei ci ha prospettato, con il mantenimento di una serie di garanzie che tolgano di mezzo opacità tali in qualche caso, anzi sempre più spesso, da costringere altri organi, qualche volta la magistratura ordinaria, a intervenire.

Lei sa, inoltre, che siamo privi di un piano nazionale del trasporto aereo. Potrà apparire incredibile perché siamo uno dei dieci Paesi più ricchi del mondo, ma è così. Ci sono, in realtà, le linee guida della rete aeroportuale commissionate dal Ministro dei trasporti e delle infrastrutture uscente e da ENAC, ma di linee guida e commissioni siamo pieni, non ci manca nulla. Tuttavia, queste cose sono buone per i convegni, ma non tali da garantire incisive scelte di Governo, mentre credo che abbiamo bisogno di un piano del trasporto aereo nazionale perché abbiamo 47 aeroporti commerciali di volo e i primi 20 assorbono il 94 per cento del traffico passeggeri. È evidente che questi dati non descrivono un fattore di modernità, per cui credo che si debba assolutamente intervenire modificando alcune storture.

Quello tra Malpensa e Fiumicino è stato un dibattito tra tifosi; Roma, la capitale politica, religiosa, turistica, Milano indiscutibilmente la capitale economica e finanziaria. Posto, quindi, che il concetto di *hub* ormai è superato, bisogna anche intervenire, a mio avviso, per affrontare alcuni problemi evidenti. L'Antitrust ha aperto un'istruttoria per verificare se ci siano posizioni dominanti sulla rotta Linate-Fiumicino.

Ritengo che questo sia un tema maledettamente delicato, ma che non può essere eluso perché il decreto Bersani che prevede due voli a compagnia tra Linate e Parigi è aggirato, perché attraverso il sistema del *co-sharing* con Air France e utilizzando altre compagnie, quindi Alitalia, Alitalia Express, Volare, Air One, Air One CityLiner, si fanno 12 voli. Questo porta un sacco di passeggeri dall'Italia alla capitale francese e, grazie al federaggio su

Parigi, si toglie traffico *business* non solo a Malpensa, ma all'Italia. Il Governo non può eludere questo tema perché questo fa carta straccia del concetto di libero mercato, oltre che mandare tanti saluti agli investimenti fatti.

Ora, lei sa meglio di me che a Malpensa c'è un'area nella quale c'è non solo il 23 per cento della popolazione, ma il 26,5 per cento dalla produzione del PIL, i quattro quinti degli investimenti esteri in Italia, più della metà delle imprese multinazionali. In questi mesi Alitalia è andata via, Lufthansa anche, come Air France e a marzo andrà via KLM. Il trasporto aereo è uno dei settori a più alto valore di moltiplicatore degli effetti sia diretti sia indiretti sia indotti.

Credo che non possiamo più permetterci, da qui in avanti, che le strategie del trasporto aereo, storicamente decise dall'Alitalia, e il trasporto ferroviario nel passato da Ferrovie dello Stato, in futuro avvengono ancora con quelle modalità. È il Governo che deve definire una sua strategia, capendo anche come favorire investimenti attrattivi anche di compagnie asiatiche. Esiste, inoltre, il tema delicatissimo della liberalizzazione dei voli. Deve essere un impulso molto forte a realizzare patti bilaterali con gli altri Paesi.

Non credo, in sostanza, che il ministro Passera farà parte dei cosiddetti inoccupati, sottoccupati, che ha citato nella sua introduzione, ma dei superoccupati perché qui c'è un lavoro enorme da fare, c'è la nostra disponibilità a dare una mano per affrontare e risolvere positivamente le questioni aperte.

Le due questioni che le ho posto sembrano apparentemente derivare da una vocazione territoriale, ma mi sembra che stiamo parlando di due infrastrutture, le prime autostradali, la seconda aeroportuale, che fanno parte dell'asse fondamentale del Paese e del rilancio e della crescita senza la quale credo che quei dati molto preoccupanti, che lei responsabilmente, signor Ministro, all'inizio della sua relazione ci ha consegnato, non possono certo lasciarci indifferenti.

MAURO PILI. Grazie, Ministro, per l'attenzione che ha voluto riservare a questa Commissione. Mi permetto di introdurre solo alcuni titoli, avendole consegnato un appunto sulle questioni che in maniera un po' più esaustiva ritenevo di sottoporle.

L'articolo 22 della legge 42 del 2009 è la linea programmatica dello Stato e non dei Governi. È stata approvata, infatti, con ampia maggioranza dal Parlamento e, sostanzialmente, fissa l'obiettivo strategico del riequilibrio infrastrutturale. Credo sia questa la linea maestra su cui occorre trovare anche il lavoro *bipartisan* del Parlamento con la funzione del Governo di traghettare il Paese fuori da questa situazione.

Aggiungo che ritengo che la Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera abbia predisposto lo studio più avanzato in Italia sul deficit infrastrutturale, da una parte, e, dall'altra, sulle politiche di riequilibrio di coesione. A mio avviso, è quello il giornalmastro su cui il Governo e questa Commissione dovrebbero fondare la propria attività. Scatta, infatti, una fotografia puntuale di questi ultimi dieci anni di infrastrutture nel nostro Paese e, soprattutto, fa emergere il deficit infrastrutturale rispetto al tema della coesione territoriale, che io apprezzo molto che il Governo abbia posto come uno degli elementi cardine della sua azione non soltanto di ridefinizione degli assetti interni del Governo stesso, ma anche delle competenze.

A questo proposito, la stessa delibera del CIPE approvata qualche giorno fa ancora non tiene conto, a mio avviso, nonostante i richiami più volte fatti dalla stessa Commissione, dell'esigenza di uniformare le linee programmatiche dei Governi – cito questo, ma lo potrei fare per quelli precedenti – dove vi è bisogno assoluto di riproporre una riequilibrio territoriale delle infrastrutture nel nostro Paese.

Cito dei dati. Per le reti energetiche la media nazionale è 100, la Sardegna 35;

reti stradali, media nazionale 100, Sardegna 45. Per le reti ferroviarie: media nazionale 100, Sardegna 15.

Credo che siano dati emblematici, che devono indurre in tutti, il Governo e un Ministro autorevole come tutti le riconoscono di essere, l'esigenza di porre rimedio in termini oggettivi, concreti, parametrati su questi dati. Credo, quindi, che sia questo il primo tema su cui il Governo deve misurarsi davanti a una valutazione *ex ante* che abbiamo proposto come Commissione, appunto, su questo *dossier* rilevantissimo che chiederei al presidente della Commissione di far pervenire al Ministro.

Quanto all'accelerazione delle realizzazioni in corso d'opera, ho apprezzato molto il richiamo che lei ha fatto alla concretezza degli interventi e, soprattutto, all'esigenza dell'individuazione delle priorità. Aggiungo che per molte opere già finanziate, bloccate e con ritardi assolutamente inaccettabili, vi è l'esigenza di proporre anche valutazioni che, sul piano contrattuale, in altre parti del Paese sono state messe in campo, e cioè le accelerazioni in corso d'opera.

Recuperare, infatti, i ritardi contrattualmente è possibile, operare su tre turni h24 su opere orizzontali è assolutamente una regola europea e io credo che con l'intesa con le regioni possano essere individuate delle « opere spia », opere satellite che possono in qualche modo sul piano nazionale compiere un salto di categoria.

Inoltre, nel suo intervento lei ha richiamato la questione della piastra logistica euromediterranea. Vorrei ricordarle che nel piano strategico del nostro Paese è già contenuta la piastra logistica euromediterranea della Sardegna. Ad esempio, con riferimento alla tabella 2 del Documento economico-finanziario approvato qualche settimana fa questa Commissione ha dato come indirizzo quello di rendere gli interventi su questa piastra logistica euromediterranea prioritari.

Spostandomi un attimo dalle competenze della Commissione, direi che, in attesa di questi interventi infrastrutturali che hanno bisogno di risorse finanziarie consistenti e di tempi per essere realizzate, c'è l'emergenza del ponte aereo e marittimo tra la Sardegna e il resto del Paese, un tema delicatissimo.

Io ho apprezzato la tempestività con la quale la settimana scorsa ha firmato i decreti per la continuità territoriale della Sardegna. L'autorevolezza politica che riconosco a lei, Ministro, è tale da chiederle anche di intervenire con le compagnie aeree perché accettino, in questa prima fase, la continuità territoriale e non si arrivi a una seconda fase di gara, con la quale si andrebbe incontro a un regime di esclusiva per la gestione delle tratte con la Sardegna e il resto del Paese e a compensazione finanziaria illegittima sul piano nazionale e su quello europeo. Si tratterebbe, infatti, di un aiuto di Stato perché i decreti che lei ha firmato contengono delle tariffe già comprensive di un utile di impresa per le compagnie aeree, quindi assolutamente inaccettabile e rischieremmo di bloccare questo processo.

Per quanto riguarda quella marittima, essendo la Sardegna isolata ormai da due anni per la vertenza Tirrenia, il mio appello è che lei faccia il richiamo delle convenzioni per l'anno 2012 della Tirrenia stessa con la Cin, che si possa rinegoziare per evitare il caos che ha portato la Sardegna a perdere milioni di passeggeri la tariffazione di onere di servizio pubblico con la Tirrenia per arrivare a definire una tranquillità per il prossimo anno.

Infine, richiamo le parole del collega Morassut su un tema strategico del nostro Paese. Noi l'abbiamo definito « Riqualificare l'Italia ». È una proposta di legge che abbiamo presentato ormai due anni fa – è inserita nella documentazione che le ho consegnato – che ripropone il tema del recupero del territorio per evitare che il nostro Paese abbia un depauperamento delle zone di espansione, che devono essere utilizzate al meglio per sopperire al dato emblematico di un patrimonio immobiliare che incide per il 40 per cento del nostro inquinamento nazionale.

Credo, quindi, che il piano contenuto nella proposta di legge possa essere valu-

tato. Già col precedente Governo abbiamo iniziato una valutazione anche tecnica della stessa proposta di legge. Da primarie società di pianificazione strategica è stimato in 150 miliardi di euro di investimenti in due anni. Crediamo sia un'opportunità importante e per questo sottopongo alla sua attenzione anche quella proposta di legge, seppure d'iniziativa parlamentare, che può trovare un punto di condivisione anche con le cose che diceva il collega Morassut.

SERGIO PIZZOLANTE. Questo Governo ha davanti a sé un anno di vita, quindi io non mi aspetto risposte esaustive da parte sua al lunghissimo elenco della spesa che le abbiamo fatto perché mi è chiaro che non ci sono più risorse pubbliche sufficienti, ma ci sono, invece, procedure pubbliche che frenano, fermano, disincentivano gli investimenti privati.

E allora il compito strategico che mi aspetto da lei, culturale ancor prima che politico, è principalmente uno: come riusciremo ad attrarre investimenti privati? Come facciamo per riuscire ad immettere sul mercato delle infrastrutture investimenti privati?

Mi aspetto da una persona con le sue competenze un discorso, se non si offende, alla Marchionne, che dichiari quali solo le condizioni in termini di incentivi, procedure, sburocratizzazione, per accendere gli investimenti e attrarre nuove risorse private nel sistema infrastrutturale e dell'investimento nel patrimonio edilizio privato italiano. Se lei riuscisse a fare un'operazione del genere, non avremmo sprecato un anno invano.

GABRIELLA MONDELLO. Signor Ministro, sarò molto breve. La ringrazio per la pazienza con cui ha ascoltato i nostri numerosi interventi, sottolineando anche, come avrà percepito, che la nostra – ringrazio anche il presidente e chi lo aiuta – è una Commissione propositiva, in cui sempre approfondiamo gli argomenti e in cui, al di là delle differenze partitiche, non si sono mai verificati atteggiamenti inconcludenti o prese di posizione troppo contrastanti.

Voglio ricordare soltanto dei titoli, come ha detto il collega Pili. Innanzitutto, attiro l'attenzione sulla Liguria che, come penso lei saprà, è una regione dal punto di vista infrastrutturale, soprattutto per quel che riguarda la città di Genova, veramente in sofferenza. Abbiamo appreso la notizia riguardante i lavori per la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi e ci auguriamo che dopo anni e anni di annunci sia veramente la volta buona.

Non è soltanto quella, in ogni caso, l'infrastruttura necessaria. Le raccomando di rivolgere un occhio particolarmente attento a questa regione soffocata dal punto di vista strutturale e autostradale e che, purtroppo, comincia a essere isolata – non è questa la sede – anche per quanto riguarda le comunicazioni ferroviarie. Immagino che arrivino anche ai suoi uffici le lamentele, le proteste, le sottoscrizioni di centinaia di persone che hanno visto sopprimere i treni per loro utilissimi per recarsi sul posto di lavoro.

Ripropongo, inoltre, come hanno fatto altri colleghi che mi hanno preceduto, il problema dei finanziamenti all'edilizia scolastica, che erano già stati approvati in Commissione, di cui tutti avevamo parlato, ma dei quali purtroppo non si è saputo più niente.

Concludo rivolgendole un appello perché so che prossimamente dovrà avere un incontro con Fincantieri. Vorrei che anche in quel caso rivolgesse uno sguardo particolarmente attento a questa importantissima attività industriale italiana che in Liguria vede ben tre stabilimenti, a Genova, a Riva Trigoso e a La Spezia-Muggiano e di rivedere l'impianto e lo sviluppo del programma futuro in modo da rassicurare migliaia di lavoratori che nutrono incertezza.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro Passera per la replica.

CORRADO PASSERA, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ho cercato di prendere nota di tutto, almeno di tutto quello che ho capito e reputo un po' inevitabile che nelle prime riunioni tutti

facciamo emergere tutto. Tra noi dobbiamo dirci però chiaramente che riusciremo insieme a far qualcosa se insieme definiremo delle priorità. Se tutto è prioritario, tutto è importante, saremo paralizzati da noi stessi. Vi assicuro, quindi, che credo di non aver perso niente e farò il possibile insieme a miei collaboratori per dar seguito a tutte le sollecitazioni.

Non su tutto, ovviamente, sono preparato e comincerò a rispondere per gli aspetti che conosco meglio. In altre occasioni sicuramente toccheremo anche gli altri punti.

Inoltre, siccome alcuni di voi hanno toccato gli stessi punti, quando rispondo a uno, non si senta offeso chi non richiamo dopo per non essere stato menzionato.

Sul tema generale del problema delle procedure, non serve ripetere che deve essere nostro impegno comune trovare tutti i meccanismi che possano, da una parte, semplificare e, dall'altra, dare stabilità alla normativa in questo campo. Sono totalmente d'accordo con quello che hanno detto parecchi di voi, che più ancora delle risorse possono le norme per facilitare i lavori, ma che le norme, tuttavia, devono essere conoscibili, stabili, affidabili. Diversamente, le imprese non sanno su che cosa possono basarsi.

Per quanto riguarda la TAV, abbiamo degli impegni europei importanti, siamo arrivati con una lunga gestazione all'inizio di questi lavori. Questo Governo intende rispettare tutti questi impegni. Ci sarà da portare e da me dare le risorse necessarie. Non c'è dubbio che dall'esperienza TAV dobbiamo, comunque, imparare cose che in occasioni successive di questo tipo ci permettano di gestire meglio alcuni aspetti sia di dialogo col territorio sia di ricadute positive sul territorio.

Quanto al Fréjus, ho incontrato recentemente il Ministro francese dei trasporti anche su questo tema e, d' accordo con le Ferrovie, ci siamo presi l'impegno a sbloccare i lavori necessari ad assicurare l'andata e ritorno sui due binari entro la fine del mese di febbraio prossimo. Ovviamente, quando si eseguono questi grandi lavori – parlo soprattutto della TAV – bisogna avere poi chiare tutte le operazioni, tutte le strutture e infrastrutture collegate, che poi danno un senso all'esistenza di queste nuove grandi infrastrutture.

All'onorevole Mariani dico che va bene il decisionismo e ci metteremo, ci metterò l'anima anche personalmente e fisicamente per sbloccare le cose. Molto spesso, infatti, le cose da sole non accadono e bisogna spendersi. Su questo mi impegnerò e lo verificherete nei fatti.

Tanti di voi, giustamente, hanno fatto riferimento ai rischi degli annunci. Al riguardo (a proposito degli annunci da me fatti che per adesso riguardano i 12 miliardi di euro del Ministero e del CIPE e poi, insieme al collega Barca, i 3 delle opere per il Sud), avrei intenzione di fare in questo modo: di conservare l'elenco delle opere con nome e cognome, con lo stato in cui le abbiamo trovate e, semestralmente o periodicamente quando ci vediamo, dirci dove siamo, eventualmente informando che da qualche parte ci siamo bloccati, che abbiamo o che possiamo avere un problema. State certi, però, che per me non esiste la cifra di 12 miliardi di euro di cui ci dimentichiamo, esistono le 49 opere che vanno a comporre quei 12 miliardi e, se siete d'accordo, insieme terremo traccia periodicamente di dove vanno a finire. È chiaro che questo ci mette pressione e dà una trasparenza responsabilizzante, però, a nostro avviso, è così che si deve procede.

Sul Codice dei contratti pubblici vi chiederei di raggruppare tutti gli ultimi suggerimenti, unirli ai nostri, consolidarli, in modo da avere una foto precisa.

Quello dello scaduto, dei ritardi nei pagamenti delle pubblica amministrazione, è uno dei temi più drammatici perché nessuno ne conosce l'ammontare. Mettendo, però, assieme scaduto pubblico e privato, probabilmente non andremo lontani da 100 miliardi di euro di indebitamento forzoso delle piccole e medie imprese. Si tratta di una cifra spaventosa, che è causa di problemi che cerchiamo di

rincorrere, giustamente, col fondo per la garanzia del credito e così via, ma questa situazione va corretta, aggiustata.

È chiaro che dobbiamo fare i conti con impegni impossibili da non rispettare, come quelli sul deficit e sul debito e, per la parte pubblica, dobbiamo trovare il modo di smontare gradualmente questa posizione di scaduto senza incidere sugli obiettivi e gli impegni abbiamo preso a livello europeo. Ma non dobbiamo avere pace finché questo problema non sarà risolto dal momento che è una delle principali ragioni di sofferenza e, in taluni casi, di morte di aziende, le quali non muoiono di conto economico o di patrimonio, ma di finanza, di mancanza di incassi. Questo è da solo un peso enorme.

Nei tempi giusti dovremo adottare la direttiva europea sui pagamenti, che naturalmente impegna sia pubblico sia privato. Questo tocca anche questa Commissione, ovviamente, perché le infrastrutture e gli altri aspetti di cui vi occupate hanno e creano impegni di spesa, e quindi di pagamento, ma su questo tutti insieme non dobbiamo avere pace perché parliamo della sofferenza di aziende, di occupazione, di investimenti e di tante altre cose.

Molti hanno sollevato, l'onorevole Mariani per prima, la questione dell'Autorità di regolazione dei trasporti e il problema ANAS. Posso darvi delle assicurazioni per un aspetto, ma dell'altro non so. La cosa di cui sono sicuro e che le due anime dell'ANAS, di concedente e di concessionario, saranno divise. Questo, comunque, è un grande passo avanti perché l'anomalia di avere nella stessa entità due ruoli così diversi, di così diversa responsabilità, non può essere tollerata.

Non entro nel merito perché non sono in grado di farlo e ho deciso, oltretutto, come credo tutti gli altri ministri, di non entrare nel merito di cosa può e di cosa non può entrare negli emendamenti al « decreto salva Italia », ma il testo iniziale sulle competenze della nuova Autorità, effettivamente, essendoci questa agenzia per la parte autostradale, non comprendeva il mondo autostradale, in totale buona fede però, essendoci già l'agenzia delle autostrade. Adesso non so né come né quando, eventualmente, queste cose potranno confluire, ma ciò che è più rilevante, e che portiamo a casa, è la divisione tra concedente e concessionario dell'ANAS.

Realacci e altri sollevano una serie di punti di grandissima importanza. Effettivamente, siamo andati molto vicini a non avere più l'agevolazione fiscale del 55 per cento per niente, poi l'abbiamo salvata per un anno. Quest'anno, se riusciremo a far bene altre cose o se riusciremo a trovare le risorse, si potrà prolungarla per gli anni successivi. Rimane sicuro il 36 per cento stabilizzato dall'anno successivo, che, ne convengo, certamente è ben diverso dal 55 per cento. A questo strumento credo molto, e quindi mi ci impegnerò. Per ora siamo riusciti a ottenerlo prorogato solo per un anno.

Un tema concettuale, ma molto rilevante e che, naturalmente, si scontra con norme europee e italiane e che dovremo nel tempo aggiustare, è quello della logica economica e di quella contabile, che ha dietro molte altre cose. È molto importante che riusciamo a prendere le decisioni giuste tenendo conto degli effetti indotti delle decisioni che prendiamo, per cui magari un investimento che ha un costo e non ha un ritorno diretto come investimento contabilizzabile ha, invece, un effetto indiretto molto rilevante. È chiaro che dobbiamo spingere in questa direzione nel rispetto delle norme europee e contabili italiane.

State certi che ci occuperemo subito dei decreti sulle fonti rinnovabili. Soprattutto sul tema delle biomasse vedo un grandissimo interesse perché, a differenza di altre rinnovabili, sono un'effettiva filiera tutta utile, con la possibilità e la già dimostrata capacità italiana di creare competenze, capacità produttive e tecnologiche per farlo. Grazie a questa filiera si possono risolvere problemi ecologici montanti che altrimenti non potrebbero essere risolti. Naturalmente, dobbiamo evitare di commettere errori come da altre parti, troppo cari per la bolletta delle famiglie e

delle imprese, ma questo mi sembra un campo in cui possiamo usare l'esperienza non del tutto positiva del passato.

Sulla chimica verde non potrei essere più d'accordo sulle cose dette. Se ci sono le risorse di questo fondo rotativo di Kyoto, che sento per la prima volta, lo considero una delle prime buone notizie che ho avuto da parecchi giorni, per cui l'ho appuntata in caratteri cubitali.

Per le piccole opere, son d'accordo con il deputato Benamati e, se non sbaglio, già tra i provvedimenti dei giorni scorsi, nell'ultima riunione del CIPE, su circa 716 milioni di euro di stanziamenti, sono stati realmente sbloccati 210 milioni di euro per le piccole opere. Si tratta di una goccia nel mare, ma è una dimostrazione che siamo d'accordo.

Con riferimento a quanto segnalato dal deputato Iannuzzi e da altri dopo di lui, dico che dovete stare certi, inoltre, che chiunque sarà il gestore delle concessioni autostradali, me ne sentirò responsabile dal punto di vista della cura con la quale sono definiti o materialmente realizzati cambiamenti tariffari da una parte e dall'altra. La stessa cura avrò per la verifica degli investimenti posti in essere o non realizzati dai concessionari, che significherà assicurare che avvengano. Se per caso non dovessero avvenire, i relativi soldi non saranno a disposizione, quindi o non saranno erogati, o saranno considerati separatamente, e saranno comunque non utilizzabili, ma questo è un compito che mi sembra assolutamente sempre doveroso fare, se possibile ancora meglio che in passato come tipo di controllo.

Circa l'importanza dei corridoi transeuropei e delle autostrade del mare, richiamate fra gli altri dal deputato Dionisi, voglio fare presente che all'ultimo Consiglio europeo, che per me è stato anche il primo, in questo campo è emersa, come dicevo, l'importanza dell'Italia su un bel numero di corridoi. Noi abbiamo chiesto come Italia di estendere anche alle autostrade del mare il trattamento di cofinanziamento europeo oggi non previsto per l'importanza che diamo a questi collegamenti, soprattutto per un Paese come l'Italia che è fra quelli, non l'unico, che nel Mediterraneo devono assicurare nuovi collegamenti con tutto il mondo del Nord Africa.

Sull'allentamento dei vincoli del Patto di stabilità, osservo che è un grande tema su cui, sicuramente, dobbiamo mettere un po' di coraggio e di fantasia.

Ribadisco che quello della casa è soprattutto un tema delle amministrazioni locali, ma sono anche d'accordo con chi ha affermato che la normativa centrale e il ruolo del ministero possono essere rilevanti, per cui ci darò importanza e ruolo diretto.

Il deputato Bratti riprende il tema molto importante, di cui so poco, ma che mi stimola molto, della valorizzazione fluviale e del Po in particolare, per tutte le ragioni esposte sull'energia e sul trasporto, e quindi sull'economia ambientale e di turismo, non secondario in un mondo come il nostro. Teniamo conto delle caratteristiche degli impianti biogas proprio perché la rete non serve, come sta succedendo anche per quelli di fotovoltaici, per gestire questo genere di collegamenti, per cui non rifacciamo gli stessi errori.

In merito alla Torino-Lione, ho grande stima per come l'Osservatorio ha gestito l'intera vicenda e per come l'architetto Virano sta gestendo l'intera vicenda.

È positivo anche il mio giudizio sull'avvicinamento dei due ministeri che mi sono stati affidati, che tali rimangono per la loro diversità, ma insieme possono fare di più che separatamente.

Un tema ripreso da molti, e in particolare dall'onorevole Margiotta, su cui non si può, ovviamente, non essere d'accordo, è quello della coesione e del riequilibrio infrastrutturali fra le diverse aree territoriali, dell'importanza del Sud, della necessità di non guardare soltanto alle opere completabili, molto spesso più presenti nel Nord e nel Centro che nel Sud perché questo porterebbe a una maggiore disattenzione nei confronti del sud.

L'accordo di stamattina con le cinque regioni meridionali va in una direzione molto buona, soprattutto per il tipo di collaborazione che si è creata. Sabato

eravamo insieme al Ministero dello sviluppo economico, le regioni e i principali ministeri: ci siamo proprio messi lì con i pezzi di carta a dirci cosa avrebbe fatto ciascuno di noi, dove avremmo messo soldi, dove li avremmo presi, come avremmo recuperato. Ho visto uno spirito di collaborazione che mi ha fatto ben sperare. Su tanti settori, soltanto lavorando insieme centro e regioni si riusciranno a fare le cose malgrado le norme e la limitatezza delle risorse disponibili.

L'onorevole Margiotta mi chiede anche un giudizio sul Ponte sullo Stretto di Messina: non ho una risposta, non ne so ancora abbastanza, ma non è stato messo tra le opere strategiche dall'Europa. Questo di per sé non è un vincolo insuperabile, ma ribadisco che al momento mi sento ancora impreparato.

L'onorevole Viola parla di sistema idroviario e piano idrogeologico. Questo è maggiormente di competenza, naturalmente, dei nostri colleghi dell'ambiente, ma ci sentiamo molto impegnati. Cita anche, come altri di voi hanno fatto, casi specifici di aziende in difficoltà. Sono alcune centinaia e rappresentano una grandissima fonte di ansietà visto che rientrano, in taluni casi, quando diventano tavoli di crisi o quando commissariamenti, in qualche modo responsabilità di uno dei miei due ministeri.

Dove sarà necessario faremo il possibile, sapendo che si tratta più di mettere insieme le parti che non, ovviamente, di svolgere un ruolo economico. Le situazioni, invece, in cui ci sono ammortizzatori sociali da mettere in moto sono un tema del lavoro, ma per delle filiere industriali, con una visione complessiva delle tante crisi in atto, forse si possono mettere a fuoco modelli di intervento e, in taluni casi, meccanismi di politica industriale che possono tornare utili.

Quanto ai ritardi sulla banda larga, 400 milioni dei 3 miliardi di euro di cui parlavamo servono per azzerare il *digital divide* nelle cinque regioni del sud.

Non entro nel merito delle singole aziende, Lucchini, Porto Torres e così via, perché sono, appunto, tavoli su cui i miei collaboratori si stanno impegnando. Per alcuni ci sono ipotesi di soluzioni, per altri meno.

Per l'edilizia, ho già detto che sono circa un miliardo i fondi che il Ministero in questo momento sta manovrando, con l'aggiunta della collaborazione con la Fondazione *housing* sociale, che, se non ricordo male, ammontano a 2 miliardi di euro. Sulla casa propongo, se siete d'accordo, di organizzare un incontro *ad hoc*.

La deputata Motta allertava sul rischio di *dumping* contrattuale per la norma che abbiamo introdotto della nettizzazione delle spese di personale. Noi non vediamo questo rischio, ma se voi lo credete, guardiamocelo bene a fondo e chiedo anzi a voi di farci capire meglio la questione, che oggi ho capito solo in parte. Ripeto che non lo vediamo come un rischio, ma magari c'è qualcosa che non vediamo.

Quanto ai rigassificatori, è vergognoso, effettivamente, che alcuni progetti già finanziati, presenti, disponibili e bloccati, e quindi uno dopo l'altro ci metteremo insieme a capire perché sono stati bloccati.

Quello dell'acqua è un grande mondo di grandi sprechi e grandi bisogni di investimento. Io sono tra quelli che pensano che non sia stata una buona idea rendere più difficile l'investimento privato in questo settore, ma tant'è, è così e dovremo trovare la maniera di portare risorse con difficoltà ancora maggiore di quella che avremmo avuto nell'altro caso.

L'onorevole Piffari apprezza il dialogo tra le amministrazioni locali e centrali. Effettivamente, i primi contatti sono di buono augurio. Verificheremo dove sono i 16 miliardi della BEI, di cui ovviamente io non so niente. Me ne informerò subito.

Alla BreBeMi, alla Pedemontana e alla tangenziale di Milano, ovviamente, non potrò non dedicare attenzione. Abbiamo messo l'anima nella vita precedente per fare in modo che partisse ed è una ragione in più per non vanificare veramente tanti sforzi. Sono, effettivamente, opere per il sistema lombardo e un po' per tutta l'alta Italia molto importanti.

Onorevole Morassut, i temi casa, delle città, della componente pubblica e del

ruolo dei comuni nell'urbanistica, potrebbero essere oggetto di un apposito incontro. Il mondo aree urbane e il disegno delle città che vogliamo, soprattutto le aree metropolitane, è un tema senza risposte facili, ma queste risposte fanno la differenza anche proprio per la civiltà di una società.

Al trasporto aereo, naturalmente, dobbiamo lavorare. A mio avviso, sono state negli anni passati aggiunti errori ad errori e oggi abbiamo tanti aeroporti, pochissimi di qualità e di dimensione adeguata. L'Antitrust faccia tutto quello che deve, non crediamo sia questo il problema. Peraltro, la famosa tratta Milano-Roma ormai è sostituita da treni per il 50 per cento, quindi a mio avviso rappresenta un non problema. In ogni caso, sia l'Antitrust a dire quello che deve essere fatto. Ci sono scadenze di apertura, dovranno essere seguite.

Malpensa è, a mio avviso, una grande occasione perduta per i collegamenti non adeguati, per non averla messa insieme a Linate, per aver trasferito da Malpensa a Fiumicino in tempi precedenti la nuova Alitalia, e quindi sicuramente rappresenta l'errore da cui dobbiamo cercare di imparare.

All'onorevole Pili dico che non sono in grado oggi di entrare nello specifico del caso Sardegna. Certi confronti non sempre dicono fin in fondo, non si possono confrontare sempre Sardegna e Lombardia, ma ci sono comunque sicuramente sintomi di allarme da più di un punto di vista e bisognerà vedere che cosa si può fare.

Non so, invece, cosa siano le accelerazioni in corso d'opera: mi informerò. Circa i collegamenti, invece, come è stato gentilmente anche riconosciuto, uno dei primi decreti è proprio in questa direzione.

Mi sembra molto importante il recupero del patrimonio immobiliare che inquina e che, quindi, può essere sia strumento di miglioramento della qualità della vita sia occasione di investimento e di attività economica.

Con le norme giuste, credo si possono attirare risorse importanti come chiedeva l'onorevole Pizzolante. L'allungamento delle concessioni che abbiamo messo nel « decreto salva Italia » va in questa direzione e le altre misure che citavo all'inizio, come pagare il contributo pubblico, per esempio, o altre norme vanno in questa direzione.

La Liguria è un altro tema molto importante, sia per casi aziendali sia per collegamenti infrastrutturali.

Questa è solo la *crème de la crème* delle questioni che avete sollevato. Da una parte, viene un senso di angoscia, dall'altra, il senso delle quante cose si possono fare. Dallo spirito con cui abbiamo iniziato a parlarne viene ottimismo sul fatto che sulle priorità sulle quali concorderemo magari porteremo anche a casa dei risultati.

La mia risposta è inadeguata, ma porto a casa tante idee.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro Passera e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16,30.

IL VICE SEGRETARIO GENERALE,
CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ED ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
AD INTERIM

DOTT. GUIDO LETTA

Licenziato per la stampa
il 17 gennaio 2012.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

€ 2,00

16STC0016530