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-