

Fanno parte di questo elenco di interventi opere come:

- **L'Asse autostradale Catania – Ragusana (860 milioni di €).**
- **L'Asse autostradale Telesina (580 milioni di €).**
- **L'Asse autostradale Termoli. S. Vitore (1.100 milioni di €).**
- **L'Asse autostradale Tirrenica (Cecina – Civitavecchia) (2.000 milioni di €).**
- **L'Asse autostradale Orte – Mestre (9.400 milioni di €).**
- **L'Asse autostradale di collegamento tra il porto di Ancona e l'autostrada adriatica (480 milioni di €).**
- **La Pedemontana piemontese (654 milioni di €).**
- **Il Secondo lotto pedemontana lombarda (950 milioni di €).**
- **Il Sistema autostradale Pontina (1.800 milioni di €).**

Ebbene, per attrarre i privati, un tassello molto importante è stato posto con la nuova disciplina dei project bond (obbligazioni del settore privato, emesse dalla società che realizza il progetto). Si tratta di una norma assolutamente nuova che consente di dotarsi di un moderno strumento di finanziamento, all'avanguardia in Europa e nel resto del Mondo, in linea con lo schema proposto dalla Commissione europea attraverso l'iniziativa « Prestiti obbligazionari Europa 2020 » per il finanziamento di progetti.

La disposizione è importante non solo per la novità della norma in sé, ma anche perché emanata nel contesto di un corpus di disposizioni mirate a dare finalmente le certezze necessarie all'operatore privato. Tra queste regole rientrano l'allungamento fino a cinquant'anni della durata delle concessioni, una progettazione più chiara attraverso anche asseverazioni sulla bancabilità dell'opera, un migliore rapporto tra le risorse pubbliche e private.

Con la nuova disciplina in materia di emissione delle obbligazioni da parte delle società di progetto si introduce uno strumento, di natura privatistica, atto ad alimentare flussi di finanziamento per la costruzione di infrastrutture ed a garantire la copertura dei rischi di costruzione; a differenza degli attuali strumenti di finanziamento dei partenariati pubblico-privati, dove le obbligazioni vengono ripagate dagli introiti (pedaggi, canoni, ecc.) delle opere infrastrutturali già interamente realizzate, con questo strumento si agevola il reperimento di risorse finanziarie sia per il debito relativo a opere già realizzate che per opere non ancora in grado di produrre ricavi attraverso l'applicazione di tariffe a carico della utenza. **L'equiparazione del trattamento fiscale dei project bond ai titoli di Stato, prevista nel recente pacchetto sviluppo, consentirà l'autentico decollo di questo strumento, in grado di far confluire una massa ingente di capitali privati nel finanziamento di opere di interesse pubblico.**

Non possiamo poi non ricordare la grande attenzione con cui stiamo seguendo la definizione delle scelte del nuovo assetto delle reti TEN – T, dando continuità al lavoro svolto dal passato Governo e riuscendo ad ottenere la presenza del nostro Paese all'interno di quattro Corridoi comunitari su dieci e difendendo al massimo la rilevanza strategica dei nostri sistemi metropolitani, dei nostri nodi portuali, aeroportuali ed interportuali.

A tale proposito ritengo opportuno ricordare che la proposta della Commissione Europea in merito alla dimensione del nuovo Fondo delle Reti TEN – T è pari a **31,7 miliardi di €**, un importo di gran lungo diverso rispetto a quello del passato quinquennio (4,8 miliardi di €). Il nostro Paese finora ha garantito impegni finanziari rilevanti per realizzare i corridoi comunitari ubicati nel proprio ambito territoriale. L'Italia ha programmato, ha progettato, ha aperto cantieri ed in alcuni casi completato un numero rilevante di interventi proprio sui corridoi comunitari; in particolare sono state programmate opere sui vari corridoi per **90,3 miliardi di €** di

cui cantierate opere per **26,2 miliardi di €** e completate opere per **27,3 miliardi di €**. Nessun paese della Unione Europea ha garantito finora un impegno finanziario così rilevante. Per questo proporremo che ci sia una equa assegnazione del Fondo in modo da assicurare le risorse non solo per i segmenti frontalieri come il nuovo tunnel ferroviario lungo l'asse Torino – Lione e come il Brennero ma anche per segmenti interni come, ad esempio, il Terzo Valico dei Giovi, l'asse ferroviario Milano – Venezia – Trieste, l'asse autostradale Salerno – Reggio – Calabria, l'asse ferroviario Napoli – Bari.

Questa azione non è stata solo programmatica; la sottoscrizione dell'Accordo Italia – Francia per la realizzazione del nuovo asse ferroviario Torino – Lione (accordo che quanto prima sarà oggetto di esame del Parlamento per la ratifica), l'avanzamento dei lavori propedeutici sull'asse del Brennero ed i cantieri aperti sulla Torino – Lione, testimoniano una chiara volontà di trasformare gli atti progettuali in opere compiute.

Accanto ad un simile obiettivo strategico di valenza comunitaria il Dicastero sta portando avanti interventi che, anche se di dimensione finanziaria minore, posseggono una incisività capillare sia sulla riqualificazione del nostro tessuto urbano, sia sulla immediatezza del ritorno di investimento generato.

Mi riferisco al **Piano Casa, al Piano per l'edilizia scolastica, al Programma delle opere piccole e medie del Mezzogiorno, alla messa in sicurezza delle grandi dighe, alla ricostruzione della città dell'Aquila.**

Per il **Piano Casa** si richiamano pochi numeri, che danno comunque conto della portata dell'azione del Ministero: **833 milioni di €** investiti come volano di risorse anche locali e private e che genereranno in tutto **72 mila alloggi**, di cui 11.000 attivati, con fondi già allocati, e circa **140.000 nuovi posti di lavoro.**

Per quel che riguarda **l'edilizia scolastica** il CIPE del 20 gennaio 2012 ha portato un'iniezione importante di fondi: **197 milioni di €**, a favore degli impegni già assunti con il primo piano stralcio; **259mi-**

lioni di €, per uno stralcio del secondo programma. In questo modo, gli interventi salgono a **3.596 unità scolastiche** a cui vanno aggiunti gli interventi relativi ad uno stanziamento di **100 milioni di €** a favore di un redigendo piano per la realizzazione di nuove scuole.

Per quanto concerne le **opere piccole e medie nel Mezzogiorno** con le Delibere assunte dal CIPE dal 6 dicembre ad oggi, abbiamo garantito concretamente la copertura finanziaria della prima fase pari a **413 milioni di €** e necessariamente dovremo dare attuazione alla seconda fase pari a 330 milioni di €.

Questi interventi legati alla edilizia scolastica, al Piano Casa, alle opere piccole e medie nel Mezzogiorno, sicuramente rappresentano un grande contributo alla riqualificazione dell'assetto urbano delle nostre città, ma rischiavano di essere slegati e non coerenti alla organizzazione dell'intero sistema. Per questo motivo il Dicastero ha voluto dare la massima organicità alle iniziative progettuali già avviate ed a quelle che, nel breve e medio periodo, saranno avviate ad esecuzione.

Ha preso corpo così quello che viene definito « **Piano Città** », un programma dedicato alla rigenerazione di aree urbane degradate. Il programma, che punta a mobilitare non meno di 2 miliardi di risorse pubbliche, prevede una procedura semplificata finalizzata ad una rapida partenza dei cantieri: i Comuni inviano le proposte ad una cabina di regia, formata da vari soggetti pubblici, dove l'intervento sull'area urbana viene « montato » e dotato degli apporti e dei finanziamenti necessari: housing sociale, scuole ad alta efficienza energetica, valorizzazione di aree demaniali, ristrutturazioni, interventi sulla mobilità, incentivi e agevolazioni alle imprese. Un contratto di valorizzazione urbana, che definisce gli impegni di ogni soggetto, completa e finalizza l'intervento. Il programma farà da volano per la mobilitazione di capitali anche privati **generando effetti virtuosi sull'occupazione.**

Un forte impulso a questo programma, e in generale al sistema dell'edilizia, può venire dalla **recente approvazione del bo-**

nus fiscale sulle ristrutturazioni (la detrazione passa dal 36% al 50% raddoppiando l'importo) e dal bonus fiscale per la riqualificazione energetica, che sarà coperto fino alla metà del 2013. Queste misure (a cui va aggiunto il ripristino dell'IVA sugli immobili invenduti oltre i 5 anni, in grado di liberare ulteriori risorse) daranno forte impulso agli interventi nelle città e rappresenteranno quella scintilla in grado di far riaccendere un mercato dell'edilizia che ha purtroppo risentito fortemente della crisi. **In merito al processo di messa in sicurezza delle grandi dighe**, con il decreto-legge 6 dicembre 2011, n.201, il Governo ha introdotto una serie di disposizioni che riguardano proprio la sicurezza delle grandi dighe (oggi in Italia delle **539 grandi dighe 375 hanno più di 50 anni di esercizio**). Le nuove norme che attengono, in particolare, alla rivalutazione sismica ed idraulica delle dighe ed al recupero della capacità di invaso, avranno una significativa ricaduta economica per studi propedeutici e successivi interventi in termini ambientali, di sicurezza, di maggiore utilizzo dell'idroelettrico con una previsione di investimenti nel medio termine (a partire dal prossimo anno) valutabili in circa **500 milioni di euro**.

Già attualmente sono state avviate iniziative su 50 dighe e sono in atto interventi straordinari su 30 dighe.

Per quanto concerne la ricostruzione della città dell'Aquila, al Dicastero compete la ricostruzione degli edifici pubblici; per tale finalità erano stati assegnati, prelevandoli dal Fondo Infrastrutture, **408 milioni di €** e di tale volano di risorse è già stata garantita ed avviata concretamente una prima tranche di oltre **200 milioni di €**. Senza dubbio questa prima assegnazione è esigua tuttavia le opere pubbliche diventano un vero legante dell'intero tessuto urbano. La città, infatti, è fatta di simboli: **gli edifici pubblici, le piazze, le chiese, i musei, i centri culturali sono i riferimenti chiave delle città**; nel caso di una città distrutta come l'Aquila sono il DNA che sopravvive anche dopo un evento sismico grave.

Ma questa sommatoria di risorse che, tra opere sbloccate ed interventi che stiamo rendendo operativi attraverso il coinvolgimento di rilevanti capitali privati, raggiunge il valore di **46 miliardi di €** non tiene conto di ciò che possiamo e dobbiamo non solo programmare ma garantire finanziariamente entro il prossimo triennio se vogliamo davvero ridimensionare il grave gap infrastrutturale che il nostro Paese vive da molti anni, un gap che, come dicevo all'inizio, rende la nostra capacità produttiva non competitiva a scala comunitaria ed internazionale.

Cosa intendiamo fare.

Già nel Documento di Economia e Finanza approvato dal Governo e dal Parlamento nell'aprile scorso abbiamo elencato, in modo dettagliato, le esigenze finanziarie necessarie per consentire un ulteriore impulso e, al tempo stesso, per assicurare il completamento di impegni già assunti a scala comunitaria. Senza dubbio l'obiettivo di raggiungere l'equilibrio di bilancio nel 2013 e la fase recessiva che caratterizza questa fase dell'economia, ci impone un forte contenimento delle esigenze finanziarie necessarie; per questo abbiamo ritenuto opportuno articolare le varie finalità strategiche nelle seguenti quattro distinte priorità funzionali limitando al massimo le esigenze legate all'annualità 2013:

1. **priorità obbligate.**
2. **priorità legate alle decisioni assunte a scala comunitaria sul nuovo assetto delle Reti TEN - T.**
3. **priorità supportate da un reale coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione delle opere.**
4. **priorità legate a dare continuità ad impegni assunti.**

Fanno parte del primo filone funzionale interventi che nel triennio richiedono risorse globali, in conto capitale, per circa **5.400 milioni di €** di cui circa **2.700**

milioni di € relativi alla annualità 2013. Un simile importo consente, sempre nel triennio, la realizzazione dei seguenti interventi:

- Contratti di programma 2013 dell'ANAS e di RFI.

- Ulteriori tranche per il completamento della messa in sicurezza della città di Venezia e della laguna (Mo. SE.).

- Nuovo asse ferroviario Torino – Lione.

- Nuovo valico ferroviario del Brennero (quota italiana).

- Messa in sicurezza ponti e viadotti Anas

Interventi di completamento di opere già cantierate e bloccate.

- Fondo mirato ad evitare l'ennesima proroga degli sfratti.

Fanno parte del secondo filone una serie di interventi che a livello strategico sono coerenti con il quadro delle priorità definito a livello comunitario in termini di core network. L'importo delle esigenze finanziarie del triennio è pari a circa **1.900 milioni di €** di cui circa **1.700 milioni di €** relativi all'annualità 2013. Trattasi, in particolare, di interventi relativi a:

- Assi viari.
- Nodi metropolitani.
- Nodi logistici di particolare rilievo (porti, aeroporti, interporti).

Fanno parte del terzo filone una serie di interventi che, grazie alla norma sulla defiscalizzazione, possono consentire un forte ridimensionamento delle risorse pubbliche necessarie per la realizzazione di assi strategici fondamentali ed al tempo stesso assicurare un coinvolgimento di rilevanti capitali privati.

Fanno parte del quarto filone una serie di azioni che invocano sia impegni in conto capitale che in conto esercizio. Il valore globale di tali finalità, in conto capitale, si attesta su un valore di circa

400 milioni di €, di cui circa **200 milioni di €** per l'annualità 2013, ed è essenzialmente finalizzato a completare il Piano delle « opere piccole e medie nel Mezzogiorno » e su un valore di circa **750 milioni di €**, in conto esercizio, relativo, tra l'altro sia agli interventi a sostegno del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, sia ad agevolazioni fiscali.

Queste esigenze finanziarie ammontano globalmente a circa **11,5 miliardi di €** di cui 5,6 miliardi di € nel 2013, che ci stiamo adoperando per identificare.

Ma abbiamo ritenuto opportuno identificare anche quali sono, alla luce sempre delle decisioni già assunte dalla Commissione Europea sulle Reti TEN – T, le scelte ormai obbligate che dovranno trovare concreta attivazione entro il 2015. Per tale obiettivo le esigenze finanziarie superano il valore di **48 miliardi di €** e sono relative, tra l'altro a:

- **Nuovi valichi ferroviari (opere versante Italia).**

- **Tunnel ferroviario del Frejus 6.230 milioni di €.**

- **Tunnel ferroviario del Brennero comprensivo dell'asse Fortezza – Verona 7.000 milioni di €.**

- **Completamento asse ferroviario AV Milano – Venezia.**

- **Nuovi valichi ferroviari (opere versante Italia).**

- **Completamento asse ferroviario AV Milano – Genova (Terzo Valico dei Giovi).**

- **Completamento asse ferroviario Napoli – Bari.**

- **Completamento sistema Mo.SE.**

- **Completamento asse autostradale Salerno – Reggio Calabria.**

- **Completamento impianti aeroportuali di Milano e Roma.**

- **Interventi negli impianti portuali.**

In questa prospettiva, le priorità di intervento nazionali coincidono con il sot-

toinsieme delle infrastrutture strategiche comprese nella rete essenziale transeuropea di trasporto TEN-T, con il duplice vantaggio di abbinare un valore aggiunto di crescita europea al valore aggiunto di crescita italiana e di utilizzare al meglio i cofinanziamenti europei per le stesse infrastrutture.

Questa elencazione dettagliata penso confermi la concreta volontà di attivare investimenti superiori a **100 miliardi di €** tra qui e il 2015.

Il nostro Paese ha la possibilità di uscire dalla crisi anche investendo su un preciso quadro infrastrutturale. Un quadro infrastrutturale che contiene al suo interno:

- interventi coerenti ad una decisione programmatica sovra nazionale, una decisione già assunta dalla Commissione Europea attraverso il nuovo assetto delle Reti TEN-T;

- interventi coerenti ad una chiara finalità: abbattere i vincoli che rendono non competitivo il nostro sistema produttivo;

- interventi garantiti da una adeguata copertura pubblica e, pur in presenza di condizioni economiche e finanziarie allo stato difficili, sono capaci di attrarre capitali privati;

- interventi supportati da provvedimenti normativi ed amministrativi che assicurano i privati su due distinte variabili: costi certi e tempi certi.

Questo tipo di approccio e questo impegno a risolvere le emergenze ed a dare respiro attuativo nel medio periodo risponde ad un preciso obiettivo: **lasciare una eredità positiva, lasciare condizioni di rilancio misurabile alla prossima Legislatura.**

Per questo motivo il Governo intende fare propria la volontà diffusa **di:**

- **verificare** ciò che in termini di pianificazione, di scelta degli investimenti, di logica programmatica non ha funzionato;

- **cercare** i primi ritorni economici della mole di investimenti avviati nel decennio 2001 – 2010 (circa **70 miliardi di €**);

- **coinvolgere**, in modo sostanziale, capitali privati nella infrastrutturazione del Paese.

L'azione legata alla rilettura delle scelte compiute ed alla definizione di una nuova programmazione non comporta analisi ed approfondimenti particolari in quanto supportata da scelte già compiute a scala sovra nazionale. Per questo motivo è in corso una verifica della coerenza delle opere già definite strategiche secondo le procedure della Legge Obiettivo con la scelta di adesione alle priorità europee sopra richiamate: **dando attuazione a quelle, prioritarie, già assentite come opere strategiche nazionali o modificando in coerenza l'elenco delle opere strategiche nell'ambito dell'Allegato Infrastrutture.**

Un simile processo programmatico comporta, però, un nuovo rapporto con il territorio e con le Regioni.

Disponiamo di uno strumento rappresentato dalla **Intesa Generale Quadro**. Tale strumento definisce gli impegni condivisi da Governo e Regioni sulle infrastrutture da realizzare in ogni singola realtà regionale. Tali Intese contengono, anche, precise priorità: la elencazione di tali priorità e la loro interazione con le scelte a scala comunitaria rappresenta il riferimento programmatico su cui impostare un primo quadro temporale di azioni e di interventi.

È allo studio, inoltre, la possibilità di proporre l'inserimento, nell'ordinamento giuridico, di norme di carattere costituzionale che attribuiscono, tra l'altro, alla competenza esclusiva dello Stato le infrastrutture strategiche di interesse nazionale e sovranazionale e norme, ordinarie, che proibiscano la *reformatio in pejus* retroattiva del trattamento finanziario e fiscale degli investimenti infrastrutturali, consentendo il coordinamento della programmazione infrastrutturale strategica statale con quella europea e che disegnano una legge quadro di governo del territorio.

Si intende, altresì, verificare la possibilità di introdurre, senza incidere in modo

rilevante sul costo e sui tempi di realizzazione delle opere, il **dibattito pubblico**, prevedendo procedure di consultazione delle popolazioni locali e delle associazioni portatrici di interessi diffusi, da svolgersi in tempi certi, nell'ambito di una rivisitazione dell'intero processo decisionale per la realizzazione delle grandi opere. L'obiettivo è il consolidamento e l'assestamento nei contratti pubblici, al tempo stesso prevedendo le modalità di decisione sulle opere per le quali manchi l'intesa tra lo Stato e le Regioni interessate.

Come già esplicitato nelle Linee Guida allegate al Documento di Economia e Finanza, volevo, prima di concludere, ribadire l'attenzione che poniamo su tre precise finalità:

- **La infrastrutturazione del Mezzogiorno.**

- **La prevenzione delle infiltrazioni malavitose.**

- **La sicurezza sui lavori.**

In merito alla **infrastrutturazione del Mezzogiorno** il Governo resta impegnato nel completamento e nella attuazione:

- della Salerno – Reggio Calabria,
- del Contratto di Programma delle Ferrovie dello Stato al cui interno, finalmente compare una misurabile posta finanziaria per l'avvio dei lavori dell'asse ferroviario Napoli – Bari,
- del completamento dei sistemi metropolitani di Cagliari, di Napoli, di Bari, di Catania e di Palermo,
- dell'asse autostradale Telesina,
- dell'asse Siracusa – Gela,
- dei sistemi portuali campano e pugliese,
- delle piastre logistiche di Taranto, di Cagliari e di Augusta,

- degli interventi relativi agli assi viari in Sardegna come l'asse 131 Carlo Felice o la Olbia – Sassari,

- degli interventi legati alla salvaguardia delle risorse idriche.

Tutte opere che **costituiscono un quadro concreto di azioni mirate al rilancio organico del Mezzogiorno**. Ma queste azioni infrastrutturali devono essere strettamente correlate a iniziative di rilancio misurabile delle attività imprenditoriali. La conduzione unitaria del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dello Sviluppo Economico rappresenta una condizione privilegiata che può davvero reinventare, in modo sostanziale, l'approccio del Governo sul Mezzogiorno. **In merito alla prevenzione delle infiltrazioni malavitose penso che** la qualità del mondo imprenditoriale da un lato e la capacità del Governo di garantire la sicurezza sui lavori, dall'altro, rappresenta il binomio obbligato che si intende porre ogniqualvolta decidiamo di realizzare una infrastruttura.

L'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria è, oggi, senza dubbio, quello su cui si è incentrata al massimo l'attenzione del Governo e del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti proprio per la serie di fenomeni legati a forme di criminalità organizzata. Fenomeni affrontati in modo organico da un apposito Servizio per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere istituito con apposito Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sin dal 15 aprile del 2002 all'interno della Struttura Tecnica di Missione Legge Obiettivo.

Questa azione preventiva voluta, praticamente sin dall'inizio delle attività legate all'attuazione della Legge Obiettivo testimonia la volontà di aggredire in modo organico una simile emergenza evitando di scegliere come azione preventiva la politica del « non fare ». È utile ricordare che fino all'aprile del 2002 il controllo, il monitoraggio delle opere non era supportato da una interazione sistematica tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Tra-

sporti, il Ministero dell'Interno e le varie Prefetture. Quindi il costante impegno del Governo è quello di vincere ogni azione malavitosa che persegue un chiaro obiettivo: governare il territorio proprio attraverso il blocco di ogni processo di infrastrutturazione.

Gli ultimi provvedimenti assunti dall'attuale Governo hanno reso sempre più incisiva e capillare la funzione del Servizio per l'Alta Sorveglianza prima richiamato e ciò attraverso la possibilità di sopralluoghi tecnico amministrativi sui cantieri da effettuare insieme alla Guardia di Finanza.

In merito alla sicurezza nei lavori, questa è senza dubbio legata alla capacità ed alla qualità imprenditoriale delle imprese di costruzione.

Occorre quindi evitare di affrontare la preoccupante tematica legata alla sicurezza nei cantieri solo ricorrendo a forme restrittive, a penali a valle di infortuni gravi.

La Pubblica Amministrazione, per superare questa patologia che, nel nostro Paese, rischia di diventare irreversibile, si dovrebbe dotare di un sistema di « **rating** » delle imprese gestito da società specializzate. Il « **rating** » dovrebbe avvenire sulla base di criteri che facciano riferimento alle reali capacità imprenditoriali/realizzative dell'impresa, alla sua consistenza finanziaria, alla serietà dei suoi comportamenti (per esempio: **numero di infortuni registrati**; numero di varianti richieste; entità del contenzioso con la Pubblica Amministrazione e suoi esiti).