

**COMMISSIONE VIII
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

1.

SEDUTA DI MARTEDÌ 21 MAGGIO 2013

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ERMETE REALACCI

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Latronico Cosimo (PdL)	13
Realacci Ermete, <i>Presidente</i>	3	Lupi Maurizio, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	4, 19, 20
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, sulle linee programmatiche del suo Dicastero, per le parti di competenza (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Matarrese Salvatore (SCpI)	14
Realacci Ermete, <i>Presidente</i>	3, 11, 16, 19, 20	Pastorelli Oreste (Misto)	19
Borghi Enrico (PD)	11	Segoni Samuele (M5S)	15
Grimoldi Paolo (LNA)	16	Zaratti Filiberto (SEL)	17
		<i>ALLEGATO: Documentazione consegnata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	21

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: PdL; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Lega Nord e Autonomie: LNA; Fratelli d'Italia: FdI; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero: Misto-MAIE; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ERMETE REALACCI

La seduta comincia alle 13.35.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, 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, Maurizio Lupi, sulle linee programmatiche del suo Dicastero, per le parti di competenza della Commissione.

Ricordo che — come convenuto nella riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi — dopo l'intervento introduttivo del Ministro potrà intervenire un deputato per ciascun gruppo e, al termine di tali interventi, i restanti deputati che ne facciano richiesta.

Nel dare la parola al Ministro Lupi, desidero sottolineare soltanto due elementi. Il primo — il Ministro Lupi è stato a lungo membro di questa Commissione, è stato Vicepresidente della Camera, quindi ha sensibilità per le dinamiche parlamen-

tari — riguarda il funzionamento del Parlamento. Negli ultimi anni e in particolare nell'ultima esperienza governativa abbiamo assistito a una dinamica in base alla quale, essendo prioritaria la questione della tenuta di bilancio, il merito delle questioni è sempre sfuggito a un esame serio da parte del Parlamento.

Abbiamo visto spesso modificare parti anche importanti della legislazione di settore in provvedimenti che andavano alla Commissione bilancio senza passare per questa o per altre Commissioni se non per pareri consultivi, e in questa maniera spesso vengono fuori delle pessime leggi. La prima cosa che chiediamo al Ministro è quindi di garantire un « cambiamento di metabolismo », come peraltro credo sia interesse anche del suo Ministero, perché il modo in cui si è proceduto negli ultimi anni alla fine indebolisce i ministeri di merito rispetto ai ministeri più strettamente economici. Per parte nostra, siamo pienamente disponibili a valutare quali strumenti il Ministero intenda proporre, per concordare i percorsi che dal punto di vista parlamentare potranno essere seguiti.

Il secondo elemento che voglio sottoporre all'attenzione del Ministro è la priorità chiara di tutto ciò che ha a che vedere con il rilancio dell'economia e dell'occupazione, ovviamente nel segno della sostenibilità e della qualità, ma questa è la priorità del Paese. Per quanto riguarda le parti di nostra competenza, questo significa, ad esempio, riconoscere nel settore delle opere pubbliche una priorità a quelle che è possibile mettere in cantiere da subito, rimodulando invece liste della spesa di grandi opere che spesso rimangono sulla carta, come sono rimaste sulla carta con tutti i Governi di differente segno politico succedutisi negli ultimi

quindici anni. Basti pensare alle conferenze stampa dei vari ministri con mega annunci che poi non si risolvevano mai in iniziative che effettivamente si mettevano in cantiere. Anche su questo versante, vorremo dunque capire quindi come il Ministero intenda muoversi.

Infine, ricordo al Ministro Lupi che la prima risoluzione approvata nella nostra Commissione, all'unanimità, con primi firmatari tutti i rappresentanti dei Gruppi della Commissione, riguarda la detrazione fiscale del 55 per cento per gli interventi di riqualificazione energetica degli edifici, misura di straordinaria efficacia dal punto di vista economico, occupazionale e anche ambientale (risparmio energetico, risparmio in bollette delle famiglie) che scade a fine giugno. La richiesta della Commissione è che questo strumento venga stabilizzato ed esteso ad agli interventi di messa in sicurezza degli edifici dal rischio sismico.

Ricordo al Ministro che siamo peraltro nell'anniversario del terremoto in Emilia e che da sempre la politica annuncia piani di prevenzione che non vengono mai realizzati. Il 55 per cento può essere uno di questi strumenti, insieme alla possibilità di allentare il Patto di stabilità per gli enti locali che abbiano disponibilità di risorse, per permettere interventi legati alla manutenzione del territorio, al risparmio energetico, al consolidamento antisismico degli edifici, a cominciare dagli edifici pubblici di interesse strategico.

È uno strumento che riguarda varie Commissioni e vari ministeri, però è uno dei temi centrali anche della politica del suo Ministero. Chiediamo quindi al Ministro Lupi il suo punto di vista in materia e cosa intenda fare in Consiglio dei ministri.

Do la parola al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi.

MAURIZIO LUPI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Innanzitutto saluto e ringrazio il Presidente e tutti i membri della Commissione anche per l'introduzione, perché i punti che il Presidente ha toccato saranno ricompresi e

trattati nella relazione che vi sarà consegnata, perché non sono punti fuori dal mondo, ma danno esattamente l'idea della situazione che viviamo e delle esigenze che nascono dal lavoro parlamentare e dal confronto di tale lavoro con la realtà e con i soggetti toccati dai settori che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti affronta.

Mi adeguo al metodo che il Presidente mi ha proposto, quindi chiedo scusa sin d'ora se sarò schematico, però avrete una relazione dettagliata con la declinazione dei punti che toccherò. È ovvio che c'è la totale disponibilità mia e del mio Ministero, partendo dalla mia relazione ma anche dalla lettura dettagliata di quello che troverete nel documento che vi sarà consegnato, di ritornare davanti alla Commissione, di approfondire, di sviluppare o di integrare i punti che saranno toccati.

Credo, peraltro, che nel dialogo con la Commissione si debba partire, prima ancora che dal contenuto degli interventi puntuali, da un confronto serio sulle strategie che portano a quegli interventi, perché non esiste alcuna politica di tipo infrastrutturale, trasportistico, economico che non risponda alla domanda su quali siano le priorità di questo Paese oggi e su come la politica (quella con la « p » maiuscola) intende rispondere a queste priorità.

Per fare questo, considero necessario fare una premessa politica che si svolge su tre punti chiave.

Primo: anche se, con riferimento alle competenze del mio Ministero, in questa Commissione si affrontano solo i temi legati alle infrastrutture, al governo del territorio e al tema della casa, mentre in un'altra Commissione si affronteranno i temi legati ai trasporti, agli aeroporti, ai sistemi portuali e ferroviari, è evidente che non è pensabile che non ci sia una unitarietà di strategia tra il tema infrastrutturale e il tema trasportistico.

Permettetemi un'osservazione personale: credo che ritornare con questo Governo eccezionale, in un momento eccezionale, a dare assoluta autonomia e unità al Ministero delle infrastrutture e dei

trasporti, senza legarlo al Ministero dello sviluppo economico, sia giustissimo, perché deve esserci certo una collegialità nell'azione dei diversi ministeri che interagiscono tra loro, ma è evidente che infrastrutture e trasporti rappresentano in un disegno strategico una unitarietà e un'autorevolezza imprescindibile.

Inoltre, le strategie infrastrutturali e trasportistiche si devono confrontare (e su questo dobbiamo lavorare insieme) su un fattore che ormai è diventato ineliminabile: il fattore tempo, che diventa anche l'elemento di selezione delle priorità e delle strategie che andremo ad definire.

Da questo punto di vista, mi sembra assolutamente indispensabile in questa prima premessa elencare i titoli su cui mi piacerebbe confrontarmi con voi, le parole chiave che rappresentano l'idea delle strategie su cui si declineranno le strategie del mio Ministero.

La prima è che le infrastrutture hanno un valore enorme per il sistema Paese nel suo insieme. Questo valore risiede non solo nella loro funzionalità, ma anche nelle strategie di crescita che le infrastrutture possono attuare, nella coesione sociale che un Paese infrastrutturato può generare e — tema forte su cui dovremo confrontarci — anche nella scommessa che sviluppo infrastrutturale, difesa dell'ambiente e qualità della vita vanno di pari passo.

La seconda parola chiave è che, come evidenziato dal Presidente Realacci, abbiamo una sfida che ci viene dal tempo e dalla crisi eccezionale che stiamo attraversando, da cinque anni di recessione. È chiaro che le politiche infrastrutturali sono una grande opportunità per rispondere alla crisi, anzi io dico la prima grande opportunità per rispondere alla crisi.

La terza questione su cui confrontarci (nei dieci anni di Commissione tante volte ci siamo confrontati su questi temi) è che stiamo parlando di infrastrutture pubbliche, parleremo di risorse pubbliche messe a disposizione delle infrastrutture, ma questi cinque drammatici anni di recessione, il tema del pareggio di bilancio, il

tema di Maastricht, il tema di risorse pubbliche che non ci sono hanno evidenziato un altro punto strategico su cui confrontarci: il rapporto tra pubblico e privato, tra risorse pubbliche e risorse private nella realizzazione delle infrastrutture, e ovviamente il grande tema, che sarà competenza della Commissione trasporti, della liberalizzazione dei mercati. Cito come esempio delle tante discussioni che abbiamo fatto i lavori *in house*, per toccare un tema di competenza di questa Commissione.

Il quarto punto riguarda il rapporto con l'Europa. Nessuna politica (oggi ne riparleremo in Parlamento) e tantomeno quella infrastrutturale trasportistica può muoversi solo in un ambito nazionale. L'ambito regionale non ha più senso e lo stesso ambito nazionale è diventato ristretto: è necessario un ambito assolutamente europeo per vincere la sfida complessiva.

Quinto punto: non solo grandi opere. Le grandi opere rappresentano la dotazione infrastrutturale di un Paese che vuole guardare al proprio futuro, ma è fondamentale anche il tema della sfida alla crisi e della riqualificazione del territorio, delle opere a livello locale dove è necessario dialogare con soggetti diversi. Vedrete nella declinazione delle strategie il famoso tema che chiamerò *golden rule* a livello nazionale, cioè dell'uscita dal Patto di Stabilità per i Comuni che hanno disponibilità finanziarie al fine di realizzare le opere necessarie.

Tra l'altro, qui troverete anche un accenno molto interessante a dove può trovare consistenza costituzionale questo principio. Nell'articolo 118 della Costituzione, infatti, viene stabilito che i comuni e gli enti locali possano indebitarsi autonomamente per la realizzazione di infrastrutture di interesse locale per il bene dei propri cittadini. Se lo prevede addirittura la Costituzione, è evidente che questo avviene a cascata nel dialogo con il Ministero delle infrastrutture.

Ultimo punto su cui centrare il nostro confronto possiamo esprimerlo chiedendoci quali sono i soggetti che traggono

vantaggio dalle politiche che noi mettiamo in essere, quali sono i nostri interlocutori, chi deve trarne vantaggio, perché anche la risposta a queste domande ci permette di indirizzare le nostre strategie e di attuare le azioni necessarie.

È evidente che dalle nostre politiche deve derivare un vantaggio per le imprese e per l'economia, ma non è sufficiente: le imprese e l'economia sono un fattore di sviluppo di questo Paese, sono la spina dorsale per dare risposta al punto principale che toccheremo dopo del ridare lavoro, del creare occasioni di sviluppo, che già il Presidente Realacci ha toccato.

Tuttavia, ci dovranno essere vantaggi anche sui due aspetti che ho già evocato, il primo dei quali è quello della coesione sociale. Pensate qui al grande tema dei trasporti pubblici locali, al grande tema dei collegamenti tra territori: non è di vostra competenza ma il grande problema di questo Paese, accanto a quello della dotazione infrastrutturale, è certamente l'incapacità di dialogo tra le dotazioni infrastrutturali sul territorio (aeroporti, porti, interporti, grandi città e aree urbane). Il secondo versante in termini di benefici delle politiche infrastrutturali, tema proprio di questa Commissione, è il tema dell'ambiente. Sono trascorsi tanti anni dalle discussioni che facevamo nel 2001, 2002 e 2003, ma è evidente che ormai c'è una cultura acquisita dove la difesa dell'ambiente e la riqualificazione del territorio connessa allo sviluppo, non contro lo sviluppo, sono un valore aggiunto di competitività, di coesione sociale, di qualità della vita di un sistema Paese.

Questi sono i temi che abbiamo davanti, su cui dobbiamo riflettere in un momento eccezionale come questo anche per ricreare le condizioni per andare verso la crescita.

Esposte queste parole chiave, rimangono gli ultimi due punti della premessa, di cui cito solo i titoli. La recessione che stiamo attraversando offre una grande opportunità non di eliminare le strategie, non di dire che le grandi infrastrutture nel Paese non servono più, ma di ripensare alla prospettiva di queste strategie, di

giudicarle, di dire cosa è stato utile e necessario, e di avere il coraggio di capire come, se si sono modificati e si modificano le attese e lo sviluppo, questi possano avere nuovo implemento e nuova risposta. Altrimenti saremmo come quelli che si mettono le mani davanti agli occhi e non guardano quello che è accaduto.

Dal mio punto di vista (ma qui credo possa esserci un grande dibattito) devo dire che uno dei punti potrebbe essere, collaborando insieme Parlamento e Governo, ripensare a un aggiornamento della legge obiettivo che abbiamo approvato nel 2001, magari rispetto a quella che una volta era la dotazione delle grandi infrastrutture mentre oggi il tema sono i nodi.

Il difetto della vecchia legge obiettivo era mettere in programma 750 opere, mentre si potrebbe individuare, come adesso è, perché l'abbiamo rivista nel raccordo con le regioni, le opere principali. Dovremmo quindi valutare come la nuova legge obiettivo possa, individuando i nodi strategici infrastrutturali di un Paese, immettere nuove risorse (se oggi abbiamo risorse è grazie a quella legge) e accelerare i tempi di realizzazione delle opere.

Ultima premessa è il metodo, e qui trovate per la mia storia parlamentare un punto chiave, frutto dell'esperienza che abbiamo vissuto insieme in questi 12 anni di confronto sul grande tema delle infrastrutture, delle grandi opere, della riqualificazione del territorio: non esiste alcun percorso se non ha alle spalle un metodo che è quello dell'ascolto, del dialogo, e poi dell'assunzione di responsabilità e della decisione da parte di chi deve decidere dopo essersi confrontato, dopo aver ascoltato. È un fatto di realismo prima che di disponibilità al confronto.

Contemporaneamente deve esserci un metodo di tipo collegiale anche all'interno del Governo. Domani audirete il Ministro dell'ambiente ed è impensabile che il Ministero delle infrastrutture e il Ministero dell'ambiente non dialoghino. Affronteremo poi il tema delle ristrutturazioni edilizie, ma è evidente che Ministero dell'ambiente, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dello sviluppo

economico devono concordare una politica comune. Il tema della casa, l'IMU, è solamente un problema di tassazione fiscale o è uno strumento di politica del governo della casa in questo Paese?

Mi sono dilungato su questo - perdonatemi, sul resto procederemo per titoli - perché credo che, se un confronto politico parlamentare istituzionale deve avvenire all'inizio, deve avvenire sul concordare o sul modificare queste parole chiave, queste priorità. Da lì poi ci si confronterà su quali strumenti, quali modalità, e ci potranno essere differenze e arricchimenti.

A questo punto, vediamo i pilastri, i punti strategici del programma del Governo. Come ha detto prima il Presidente Realacci, e riconfermo perché lo ha detto il Presidente del Consiglio illustrando il programma su cui ha ricevuto la fiducia sia alla Camera che al Senato, ormai è indispensabile un unico obiettivo: creare le condizioni perché questo Paese torni a crescere, e per quanto riguarda il nostro settore, questo deve avvenire non consumando nuovo territorio, ma riordinando, risanando il territorio e attuando le infrastrutture necessarie per tornare a renderlo competitivo.

Se questo è il pilastro guida strategico, dobbiamo declinarlo sulle politiche e sulle competenze di questo Ministero.

Primo punto: affrontare e superare le emergenze e creare opportunità di lavoro. Senza inventarci nulla di nuovo è evidente che il primo grande tema è quello di fare una *due diligence* di quanto è già in essere nel rapporto con le regioni, con gli enti locali, nel dialogo con la struttura di missione della legge obiettivo; verificare tutto quanto può essere cantierizzato, velocizzato, sburocratizzato, misurare lo stato di avanzamento dei lavori (SAL) di queste opere, quindi la cassa che genera risorse, perché è evidente che questa è la prima risposta immediata alla crisi, ma è la risposta immediata alla crisi rispetto ad opere già approvate e già ritenute strategiche, che sono inserite all'interno dei criteri che ci eravamo dati.

Del secondo punto di questo fronte delle emergenze e immediata cantierizza-

zione delle opere abbiamo già parlato nella prima riunione con le regioni che sono state immediatamente convocate da me, perché questo programma che oggi sto illustrando viene da un confronto di due settimane fatto dal mio Ministero con tutti i soggetti, altrimenti faremmo delle prediche senza attuare il metodo che ci siamo detti.

Con le regioni abbiamo affrontato questo tema: in questa *due diligence* emergeranno opere che magari sono state finanziate e hanno le risorse allocate, ma non si realizzeranno o si realizzeranno fra venti anni perché non sono ritenute strategiche, opere che hanno un loro stato di avanzamento dei lavori ma che ovviamente non vanno avanti.

È quindi necessario avere il coraggio di costituire un fondo revoche, per cui quelle risorse ritornino al Ministero delle infrastrutture e non al Ministero dell'economia, ma vengano messe a disposizione di un fondo revoche delle singole regioni, in modo da essere destinate alle priorità che in quelle regioni si individuano. Questo mi sembra un sano realismo rispetto all'obiettivo che abbiamo stabilito.

Della legge obiettivo ho già parlato. Cito un esempio che troverete nell'allegato ed è interessante. Pensate al tema delle ferrovie, che è di vostra competenza in quanto stiamo parlando della rete infrastrutturale ferroviaria. Grazie a un documento che mi è stato presentato ho visto che ci sono nove interventi di reti infrastrutturali ferroviarie finanziati (per un ammontare complessivo di 10 miliardi di euro), già approvati, immediatamente in opera o da cantierizzare.

Il ferro è una priorità e non dobbiamo chiedere altri soldi al Ministero dell'economia: dobbiamo avere il coraggio di capire per quale ragione queste opere siano bloccate e quindi sbloccarle, per quale ragione non procedano e sostenere le Ferrovie nella loro realizzazione. Potete infatti immaginare l'eventuale ricaduta in termini occupazionali e di investimenti sul territorio.

L'altro tema è l'accesso alle risorse e il coinvolgimento dei privati. Qui dobbiamo

smetterla con l'abitudine di fare sempre nuove leggi. Lo dico da ex Vicepresidente della Camera e quindi lo suggerisco al Governo: dobbiamo innanzitutto vedere se le leggi esistenti sono buone e, se non sono state attuate, come si possono attuare, ed eventualmente modificarle se alla messa alla prova della realtà si rileva l'esigenza di ulteriori correttivi.

In particolare, per noi è fondamentale la normativa approvata nel 2011 dal precedente Governo sul tema della defiscalizzazione (IRES, IRAP, eccetera) per le opere pubbliche bancabili (l'articolo 18 della legge 183 del 2011), completata poi con una successiva legge del 2012 (la legge n. 221 del 2012, di conversione del decreto-legge n. 179 del 2012, per le opere non bancabili), che prevedeva un altro strumento di aiuto della leva fiscale, per permettere la bancabilità di opere di questo genere.

È una normativa che ritengo molto buona, che non è stata fatta ovviamente dal sottoscritto e quindi dobbiamo essere realisti, e per la quale abbiamo in corso di emanazione il regolamento attuativo perché non è pensabile che una normativa così importante non venga immediatamente sbloccata e attuata.

Il mio Ministero e i miei uffici hanno calcolato che l'applicazione di questa legge potrebbe generare 21 miliardi di euro di opere che possono partire. Ci sono opere importanti, alcune dell'Expo, e altre che troverete indicate nella documentazione che lascerò agli atti.

Un altro aspetto è il superamento delle criticità di alcuni interventi, che troverete elencati nella mia relazione. Nel comparto stradale abbiamo individuato il tema della manutenzione della rete, il collegamento del porto di Ancona e dell'asse autostradale, l'asse autostradale Roma-Latina, l'asse autostradale Catania-Ragusa. Si tratta di urgenze che sono state individuate e che vanno all'interno di questo capitolo strategico del superamento delle emergenze e delle criticità.

Poi c'è il tema del comparto ferroviario. L'emergenza prioritaria è anche in questo caso l'attività manutentiva della rete fer-

roviaria. Occorre fare approvare al CIPE il Contratto di programma investimenti con Rete ferroviaria italiana, il valico ferroviario del Brennero e la tratta Fortezza-Verona, il valico ferroviario del Frejus e l'utilizzo delle risorse previste dalla legge di stabilità (2 miliardi 930 milioni di euro).

In proposito, rivendico e ribadisco la strategicità assoluta di quest'opera. Nei prossimi due Consigli dei ministri arriveremo con la ratifica dell'accordo tra Italia e Francia, un trattato già firmato. Credo che quella potrà essere un'ottima occasione per confrontarci nel luogo adatto e deputato al confronto e al dibattito che è il Parlamento, per rivedere la strategicità di quest'opera e — mi auguro — qualora il Parlamento ratificasse il trattato, per proseguire nella realizzazione di un'opera che anche questo Governo ritiene fondamentale. Se poi ci sono domande, risponderemo anche a questo.

Cito altri titoli: Piano del Sud, Piano dell'edilizia scolastica, Piano carceri. Anche qui ci sono impegni di collaborazione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero della coesione sociale (il Piano del Sud), ci sono risorse allocate, di cui dobbiamo assolutamente verificare l'attuazione (troverete i temi e i titoli delle opere nella mia relazione).

L'edilizia scolastica è uno dei grandi temi che abbiamo davanti. Pensate alla ricaduta sociale ma anche economica della riqualificazione delle scuole sul nostro territorio, perché sono tutte opere di intervento locale che darebbero respiro alla piccola e media impresa, all'artigiano. Con il MIUR dobbiamo dare tutto il nostro supporto perché le risorse già stanziare possano essere immediatamente spese.

Sul Piano carceri ci sono 750 milioni di euro e abbiamo fissato un prossimo incontro con il Ministero della giustizia per vedere come queste risorse possano contribuire a migliorare la drammatica situazione in cui versano le carceri italiani, indegne di un Paese come il nostro.

Questo per quanto riguarda il primo grande tema.

Il secondo tema, che secondo noi è altrettanto fondamentale e strategico, è

quello dal titolo « Sviluppo infrastrutturale come sviluppo sostenibile ». Tralascio la premessa e cito ovviamente la declinazione di questo secondo pilastro strategico: manutenzione straordinaria del territorio. Noi abbiamo un compito morale prima che politico, per cui questo Paese deve smetterla di intervenire sulle emergenze.

Purtroppo siamo a un anno dal terremoto dell'Emilia, le frane ci fanno intervenire su situazioni del territorio, è necessaria e urgente una manutenzione straordinaria di questo territorio, che deve vedere la partecipazione dei diversi ministeri. Della competenza di quello dell'ambiente parlerà domani il Ministro, mentre per quanto riguarda la mia competenza dobbiamo fare una manutenzione straordinaria delle infrastrutture portanti del nostro territorio.

Pensate al tema dei ponti e dei viadotti. Ho chiesto un programma e un progetto straordinario all'ANAS proprio per intervenire rapidamente e avere una fotografia degli interventi straordinari che bisogna attuare.

Pensiamo al tema della sicurezza degli impianti ferroviari e quindi di tutto il percorso ferroviario. È evidente che a proposito di priorità qui occorre destinare risorse *ad hoc* e adottare procedure straordinarie per realizzare questo piano. Il secondo tema è la manutenzione della rete stradale, il terzo la manutenzione della rete ferroviaria, il quarto la ricostruzione della città dell'Aquila.

Ne parlo qui perché, come chi era in questa Commissione anche nella precedente legislatura sa, la competenza per quanto riguarda la ricostruzione di una parte dell'Aquila è del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dei provveditori alle opere pubbliche delegati, ed è la ricostruzione degli edifici pubblici.

È talmente evidente che la ricostruzione di un edificio pubblico diventa la possibilità di ricostruzione del tessuto sociale della vita di una città (il comune, la chiesa, la scuola, la piazza) che questa non può che essere, a proposito di sviluppo infrastrutturale come sviluppo sostenibile di priorità, un impegno da parte del Mi-

nistero. Ci sono 408 milioni di euro destinati come volano a questi interventi. In accordo con il Commissario straordinario e con la Presidenza del Consiglio dei ministri, dobbiamo ragionare in questa direzione.

Un ulteriore punto è quello di una nuova politica per le città riguardo a questa sfida della crescita e dello sviluppo sostenibile. La Commissione si è occupata tante volte di questo tema, parlando del Piano casa, del Piano città, del Piano per le reti metropolitane. Dobbiamo avere il coraggio di affrontare finalmente il tema nella sua globalità, che si articola nei diversi interventi perché qui c'è il grande tema di una nuova politica complessiva per le città e per le aree urbane.

Le aree urbane hanno necessità di interventi legislativi nelle competenze diverse che sono ripartite tra Stato centrale e regioni, diverse dalle aree dei piccoli comuni o dei borghi, e su questo siamo intervenuti tante volte.

Dobbiamo realizzare un progetto e interventi unitari su questo settore. Particolare attenzione dovrà essere data ai nuovi temi che stanno avanzando, di cui tante volte si è discusso. Pensiamo all'*housing* sociale, al grande tema della manutenzione e della rigenerazione urbana (ci sono tante proposte di legge presentate nelle diverse legislature).

Al riguardo, anche per inaugurare un dialogo stretto con la Commissione, dico che dobbiamo anche decidere quali iniziative debba prendere il Parlamento con il supporto del Governo, dandosi però delle priorità e dei tempi di approvazione, e quali iniziative debba prendere il Governo con il supporto del Parlamento. Ci sono iniziative legislative ferme da anni su cui c'è un grande consenso, ma si tratta di affinarle, di tradurle in norme e di farle divenire leggi.

Credo che su questo tema debba aprirsi un confronto nelle modalità che la Commissione riterrà opportune, e c'è grande disponibilità da parte del Ministero. Anche qui devono esserci dei punti di riferimento fondamentali: semplificazione delle proce-

dure degli iter urbanistici, no al consumo del territorio, sì all'incentivazione della riqualificazione e del recupero.

È necessario inoltre affrontare insieme la grande sfida, che non abbiamo mai affrontato e che forse in questa condizione si può affrontare, della sostituzione edilizia ovvero, come avviene in tutti gli altri Paesi del mondo, della demolizione e ristrutturazione, ma vincolandola. Dobbiamo avere il coraggio di affrontare questo tema, ho grande esperienza su questo avendo fatto l'assessore all'urbanistica del comune di Milano e so che ci sono anche grandi discussioni e grandi dibattiti, ma dovremmo avere il coraggio di affrontare una cosa ormai ineludibile. Pensate allo stato di tanti palazzi nelle nostre città — non parlo degli edifici vincolati, che sono fuori da questo discorso — costruiti con tecnologie non più adatte. Se noi vincolassimo il tema della sostituzione edilizia al tema della riqualificazione ecosostenibile ambientale, al tema della sicurezza, al tema del Piano antisismico, al tema della casa, anche introdurre questa nuova figura che va introdotta legislativamente in accordo con le regioni è una sfida nuova, è la sfida di questi tempi. Se l'affrontiamo in maniera non ideologica, secondo me diamo un grande servizio al Paese.

Concludo solo elencandovi gli altri temi, primo fra i quali il rapporto con l'Europa. Abbiamo fatto un egregio lavoro di cui discuteremo sul tema della *golden rule* europea. Questo ci darebbe grandi risorse. *Golden rule* europea vuol dire che l'85 per cento delle grandi opere che stiamo attuando rientrano nelle dieci reti strategiche previste dall'Europa e adesso addirittura nel *core network* stabilito nell'aggiornamento dei piani.

Un'Italia forte può arrivare a dire che questo non è un contributo solo dell'Italia: è il contributo che l'Italia dà alle reti infrastrutturali europee ed è altrettanto evidente che questi investimenti non possono rientrare nel Patto di Maastricht, nel senso che devono essere quantificati, classificati, ma sono il contributo che l'Italia dà al sistema europeo. Siccome stiamo parlando non di pochi euro ma di 35,8

miliardi di euro di interventi realizzati, 33,7 miliardi di euro che devono essere avviati e futuri interventi per 73 miliardi di euro, porli nella programmazione dei diversi anni fuori dal Patto di Maastricht dà risorse per attuare le altre politiche.

Quanto al tema dell'IMU e delle ristrutturazioni edilizie, come ho detto prima, lo abbiamo discusso in Consiglio dei ministri e tengo assolutamente a dare un segnale fortissimo in questa direzione. Sia l'IMU che il tema delle ristrutturazioni edilizie e quindi la leva fiscale sono un grande strumento di governo della politica del territorio e della politica di risposta alle emergenze di questo Paese.

Avete visto che nella sospensione dell'IMU sono stati recepiti alcuni elementi che venivano spesso ribaditi da questa Commissione. Per quanto riguarda le cooperative sociali a proprietà indivisa, che erano un vecchio strumento di cooperazione sociale nato dalla fine degli anni '60 e sviluppatosi negli anni '70, considerare quei 40.000 soggetti come se fossero degli affittuari e quindi considerarla IMU non sulla prima casa ma sulla seconda mi sembrava una stortura, così come il grande tema degli IACP e degli alloggi di edilizia popolare. Stiamo parlando di politiche sociali per la casa e ci ritroviamo ad avere un'IMU pagata dagli IACP. La sospensione dice di un indirizzo.

Su questo dobbiamo ragionare insieme con il Ministero dell'economia e delle finanze, perché c'è il tema dell'IMU sull'inventuto, anche da tre anni, che grava sulle imprese. Far pagare l'IMU sull'inventuto significa uccidere quelle piccole e medie imprese. Ci sono tanti altri temi che possono essere affrontati.

Ristrutturazioni edilizie: per noi è strategico e quindi fondamentale senza aspettare la scadenza trovare immediatamente nei prossimi giorni le risorse perché siano prorogate almeno fino al 31 dicembre 2013 le attuali misure di defiscalizzazione, di agevolazione fiscale che sono previste (penso al 55 per cento e al 50 per cento, energia e ristrutturazioni), includendo — e sarebbe un grande segnale della vostra battaglia, come Commissione, che rece-

priamo come Ministero delle infrastrutture, e ho già chiesto la quantificazione - anche gli interventi che saranno fatti per l'adeguamento alla legge antisismica, che è in vigore nel nostro Paese e che purtroppo non so quanto venga attuata.

A un anno dal terremoto in Emilia dobbiamo dare un segnale forte che qualcosa si muove attraverso una priorità, e la defiscalizzazione su questo è una priorità, dà un segno di indirizzo, dice che lì vogliamo andare. Perdonatemi, è evidente che basterebbe guardare i risultati che questi due provvedimenti introdotti dal Governo Prodi e ripresi dal Governo Berlusconi hanno prodotto: se qualcosa si è mosso nell'economia di base di questo Paese (e gli indicatori sono sotto gli occhi di tutti), sono stati risultati mossi e promossi dal 55 e dal 50 per cento. Anche avere il coraggio di includere i complementi, cosa che può aiutare l'abitabilità della casa (energia, ristrutturazioni, legge antisismica, eventualmente interventi per aiutare le giovani coppie come ad esempio la defiscalizzazione per la cucina). Dobbiamo ragionare in questo senso.

Il tema della casa deve essere affrontato non solo attraverso la leva finanziaria, quindi la defiscalizzazione, ma anche attraverso il grande tema delle risorse finanziarie messe a disposizione, e questa deve essere un'azione di stimolo del Governo.

I piccoli e medi imprenditori che devono rispondere a questi obiettivi strategici non hanno banche che finanzino le loro opere, le famiglie e i giovani non hanno banche che finanzino loro l'acquisto o la ristrutturazione della casa. Dobbiamo avere coraggio nel dialogo con il sistema bancario (ci sono già proposte che il Ministro Passera aveva realizzato e non compiuto negli ultimi mesi), la Cassa depositi e prestiti, il sistema dell'imprenditoria in quanto tale, per innovare anche attraverso strumenti nuovi che diano un segnale. Se, come ha detto il Presidente del Consiglio Letta, la casa è una delle quattro priorità di tutto il Governo, diamo un segnale che si va in quella direzione.

Troverete nella documentazione che deposito a corredo della mia relazione cinque allegati. Quando ho detto che le politiche infrastrutturali devono misurarsi con il fattore tempo, vuol dire, ad esempio, e lo troverete nell'allegato 0, l'elencazione delle priorità di intervento nei primi cento giorni, quindi è una sfida che sottopongo a me stesso, al mio Ministero e anche alla Commissione per il ruolo che essa può svolgere. Queste priorità sono divise per aree strategiche. Si tratta di un serio metodo di lavoro e, se ci saranno delle difficoltà, ve le comunicheremo, ma dire che in quelle quattro aree nei primi tre mesi si devono attuare quegli interventi o capire la ragione per cui eventualmente non vengano effettuati è un aiuto al Ministro, al Ministero, ma anche alla Commissione e al Parlamento per il ruolo che deve svolgere, e mi auguro alla fine a tutto il Paese per recuperare la credibilità della politica, perché altrimenti qui non perde uno o l'altro, ma perde il Paese, e questa è la sfida che lanciamo prima di tutto a noi stessi.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro Lupi e, nell'autorizzare la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna della documentazione da lui consegnata (*vedi allegato*), do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ENRICO BORGHI. Signor Presidente, come rappresentante del Partito Democratico voglio ringraziare il Ministro Lupi sia per le cose che ha detto, che ci forniscono un quadro soddisfacente dell'impostazione del lavoro, sia per le cose non dette in questa occasione, che ieri ha però voluto sottolineare in occasione di un provvedimento presentato nell'altro ramo del Parlamento, dichiarando che il condono edilizio non fa parte dei programmi di questo Governo.

Riteniamo questo un elemento molto importante, perché la tutela e la manutenzione del suolo necessitano innanzitutto di un approccio di impostazione estremamente rilevante, e consideriamo

significativo questo tema su cui ieri ha voluto chiarire la posizione dell'esecutivo.

Le questioni citate colgono anche le proposte che il Partito Democratico intende portare in uno spirito di cooperazione e di integrazione tra le competenze dell'Esecutivo e del Legislativo, e apprezziamo in particolare il tema della necessità di un *check* sulla legge obiettivo, tema assolutamente fondamentale.

Dobbiamo fare una rapida verifica delle opere in corso, della definizione delle grandi priorità territoriali in relazione al territorio e alle effettive ricadute socio-economiche su di esso. Apprezziamo in particolare l'approccio e il metodo di confronto e di cooperazione con le regioni e gli enti locali. Questo è uno dei nodi che in passato hanno determinato intoppi e rallentamenti nell'attuazione delle politiche infrastrutturali, perché spesso c'erano programmazioni distoniche fra il dato centrale e il livello territoriale. Crediamo che riuscire a integrare in tempi rapidi e certi tutti i livelli istituzionali del nostro Paese sia un elemento di partenza significativo e fondamentale.

Su questo sottolineiamo la necessità, già ribadita in sede di precisazione dal Ministro, della strutturazione di un piano di piccole e medie opere per i comuni. Consideriamo molto positiva la *golden rule* nazionale e ci permettiamo di sottolineare tre temi di emergenza nel Paese.

Il primo attiene alla necessità di sottrarre dalla logica del Patto di stabilità almeno gli interventi sul dissesto e la manutenzione idrogeologica del territorio, gli interventi di messa in sicurezza dell'edilizia scolastica, sanitaria e socio-assistenziale dei Comuni e gli interventi cofinanziati dall'Unione europea, altrimenti rischiamo di perdere molti soldi che verrebbero restituiti al mittente, cioè all'Unione europea. Dentro questa rivisitazione della logica delle grandi opere crediamo che si debba riprendere in mano la figura del *general contractor* e farne dopo dieci anni un consuntivo rispetto alle possibilità di intervento.

In secondo luogo, riteniamo necessaria una chiarezza sul Codice degli appalti,

lavorando con un progetto di legge organico che vada nel segno della semplificazione e del sostegno alle piccole e medie imprese del territorio. Il Ministro ha ricordato come le opere pubbliche possano contribuire come politiche attive anticicliche alla ripresa dello sviluppo del nostro Paese. Noi diciamo che proprio perché l'Italia è fatta di piccole e piccolissime imprese nel comparto edile e delle opere pubbliche, occorre pensare dentro questa rivisitazione organica della normativa sugli appalti a una modifica della soglia con un innalzamento per le procedure negoziate perché così facendo possiamo dare immediatamente ossigeno e capacità di intervento alle amministrazioni « periferiche », quindi dare risposte all'economia locale.

Accogliamo positivamente in particolare il capitolo dedicato al tema delle politiche per la riqualificazione delle città, per i piccoli comuni, per le aree rurali, per le zone montane, per la rigenerazione urbana, tutti capitoli significativi e importanti dentro i quali ci permettiamo di sottolineare un particolare *focus* sul tema delle politiche della casa e delle politiche abitative. Chiederemmo rispetto a questo una specifica audizione dedicata alle modalità con cui nel quadro della rivisitazione fiscale degli immobili sia possibile affrontare questo tema.

Su due capitoli, ANAS e concessioni autostradali, temi molto complessi, chiediamo la possibilità di un approfondimento ulteriore perché sappiamo che c'è un'esigenza di rivisitazione di *governance*, di rifinanziamenti a carico del bilancio dello Stato. Tutto il tema del pedaggio deve essere riaffrontato, e per quanto riguarda le concessioni autostradali riteniamo che i controlli debbano essere più stringenti e si debba aprire un *focus* rispetto al tema del sistema tariffario, che rischia di essere sganciato rispetto alla dinamica complessiva delle politiche di settore.

Con queste prospettive, quindi, ringrazio il Ministro, dichiarando la nostra disponibilità a lavorare per la concretizzazione degli obiettivi ricordati.

COSIMO LATRONICO. Signor Presidente, anch'io ringrazio il Ministro per questa illustrazione completa e complessa, che meriterà gli approfondimenti che avremo modo di fare. Dal punto di vista politico c'è da sottolineare il valore che in questo momento il Paese vive rispetto al grande tema delle infrastrutture, al fine di affrontare le questioni della crescita e della coesione.

Questo mi sembra un punto di qualità che va ovviamente declinato, ma l'unità strategica di infrastrutture, sviluppo e coesione tiene dentro temi straordinari, che vale la pena tenere come stella polare insieme all'altra parola chiave o idea guida della crisi e della sfiducia.

Il miglioramento delle politiche pubbliche si attua attraverso un piano che sia in grado di mobilitare intanto quello che c'è e giustamente il Ministro nelle riunioni con le regioni si è dedicato a questo tema. L'Italia infatti spesso rischia di fare battaglie per acquisire nuove risorse senza conoscere le risorse di cui dispone.

Chiedo quindi al Ministro di fare un approfondimento perché ci sono micro opere di competenza locale, che assommano a milioni e forse miliardi di euro, che per ragioni spesso legate a un'insufficienza della struttura amministrativa dei poteri locali non riescono a vedere la luce.

È necessario, quindi, anche valorizzare la struttura ministeriale anche a livello territoriale, mi riferisco alla struttura dei Provveditorati delle opere pubbliche, con migliaia di funzionari esperti che hanno competenze disapplicate, perché nel corso degli anni le competenze sono passate dal Ministero alle regioni, ai poteri locali.

Abbiamo però un capitale di competenze e di risorse umane non solo a livello centrale presso il Ministero, ma anche a livello territoriale, presso i Provveditorati alle opere pubbliche, che potrebbero essere uno *staff* tecnico a disposizione dei poteri locali, per mettere in condizione questi ultimi di mobilitare le risorse disponibili.

È opportuna quindi una *spending review* su scala non solo centrale ma anche locale, per portare avanti questo efficien-

tamento, questa qualificazione, questa mobilitazione della spesa per tenere dentro la questione dell'emergenza, che è il grande tema che abbiamo davanti e tiene con sé la necessità di aprire i cantieri, di creare lavoro. Chi attraversa l'Italia infatti si rende conto che ci sono pochi cantieri, sia di grandi che di piccole opere, e questo è il dramma.

Del resto, nel DEF che abbiamo approvato nelle scorse settimane il crollo degli investimenti nelle opere pubbliche è un dato di fatto. Questo ci obbliga a fare una ricognizione non solo dell'attuazione della legge obiettivo, per vedere dove il sistema si sia fermato, se sulla sponda delle coperture o anche sui meccanismi amministrativi, ma anche per quanto riguarda le piccole e medie opere che sono ferme per varie ragioni, non solo per la questione della copertura e della cassa.

C'è poi la questione da lei citata di una nuova alleanza tra pubblico e privato. Abbiamo già varato alcuni provvedimenti nella scorsa legislatura, che utilizzavano la leva fiscale per coinvolgere i privati nella realizzazione di opere pubbliche, sia con la defiscalizzazione, sia con un nuovo partenariato.

Si tratta di capire a che punto siamo e che impatto abbia avuto l'applicazione delle norme richiamate dal Ministro del decreto-legge n. 179 del 2012. Sono innovazioni e, nel momento in cui la finanza pubblica vive questa sofferenza, dobbiamo verificare se questi spunti di innovazione anche dal punto di vista finanziario abbiano avuto o possano avere lo slancio che meritano. Il partenariato pubblico-privato, quindi, oltre alla leva fiscale, si configura come strumento di accompagnamento di questo progetto di riqualificazione e di rilancio nel Paese.

Il rapporto con l'Europa è indubbiamente una parola chiave e noi dobbiamo rinegoziare questa battaglia. Anche nella risoluzione che approveremo oggi in Aula e ieri al Senato le risorse destinate agli investimenti dovrebbero stare fuori dal Patto, perché diversamente questo Paese

non si riprenderà e non riuscirà neppure a raggiungere gli obiettivi di finanza pubblica che ci siamo prefissati.

I punti salienti del suo intervento, signor Ministro, sblocco delle opere cantierabili, defiscalizzazione delle opere pubbliche, *housing* sociale, riqualificazione del patrimonio edilizio, legge nazionale per il governo del territorio, opere di manutenzione sulla viabilità (ponti, viadotti), sono tutti spunti assolutamente prioritari e condivisibili.

Come parlamentare del Mezzogiorno, infine, credo che dobbiamo verificare anche l'attuazione di alcuni strumenti su cui abbiamo lavorato negli anni scorsi. Mi riferisco al Piano del Sud, alle delibere CIPE, alle scansioni temporali perché questi investimenti vengano portati avanti.

SALVATORE MATARRESE. Signor Ministro, noi le esprimiamo l'apprezzamento per la relazione esposta, per il metodo che ha illustrato e per i punti chiave che sicuramente condividiamo e che denotano anche una sua approfondita conoscenza della materia, di cui siamo ben consci.

Apprezziamo molto il metodo di concertazione che lei intende attuare tra i Ministeri dell'ambiente, dello sviluppo e dei trasporti, e ci auguriamo davvero che sia il suo impegno in questa direzione e che lei riesca a mettere in equilibrio un sistema che, come diceva nella sua relazione, ha 10 miliardi di opere ma non si realizzano perché ci sono leggi divergenti, c'è un processo autorizzativo che porta alla fine del percorso amministrativo avviato dal bando di gara dopo sei-sette anni.

Credo che lei su questo con la sua competenza debba mettere grande forza e grande impegno, perché dobbiamo delegificare questo settore, altrimenti non riusciremo a spendere e ad attuare nulla di quanto lei ha brillantemente esposto, che è davvero quello che serve a questo Paese. Come da lei evidenziato, infatti, il tempo è il fattore chiave che deve ispirarci, ma non deve portarci a escludere opere essenziali per questo Paese che non hanno rispettato i tempi.

Cito l'esempio del Piano Sud che lei ha citato, in cui c'è una rincorsa delle regioni a sottoscrivere gli accordi di programma dopo aver perso anni. Chiedono opere immediatamente cantierabili, ma anche con dei vincoli di impegno. Questo significa che le gare dovrebbero essere già state fatte, cosa che è impossibile, e di fatto il concetto della cantierabilità esclude moltissime delle opere che sono all'interno del Piano Sud. Questa è la riprova migliore di come questo sistema si ingarbugli nelle norme.

Oltre a questa concertazione tra ministeri, le chiedo anche una concertazione molto forte nella programmazione dello Stato con le regioni, perché il vero problema è nella spesa nelle procedure regionali e nei cofinanziamenti delle opere finanziate dalla Comunità europea, laddove molte regioni hanno la cassa impegnata per la sanità e non certo per garantire quel cofinanziamento per opere che sono gratis per questo Paese. Le chiedo quindi, signor Ministro, di mettere in campo una *task force* per eliminare tutta la burocrazia e le criticità che uccidono questo settore e ci impediscono di dare risposte al lavoro e alle imprese, come chiedono in particolare a noi parlamentari.

Siamo pienamente d'accordo sulla *golden rule*, che riteniamo necessaria e indispensabile per questo Paese, ci siamo già dichiarati in linea con lei per la riduzione degli oneri fiscali per le ristrutturazioni edilizie, per la conferma del potenziamento dal 36 al 50 per cento e del 55 per cento, che è stata già oggetto di una nostra risoluzione.

Le chiedo infine di porre attenzione all'IMU sull'invenduto. Il settore edile è l'unico che paga anche quando non vende le case, come se la FIAT pagasse le tasse per le auto che non vende. Credo che sia davvero un assurdo e sia uno dei fattori chiave che sta portando al fallimento non solo le imprese, ma addirittura l'intero settore.

Le auguriamo quindi buon lavoro, signor Ministro, noi le saremo vicini e davvero metta mano a una delegificazione

finalizzata a realizzare le opere in tempi certi. Mi auguro che questa legislatura si caratterizzi per abbattere da sei-sette anni necessari per realizzare un'opera ai tre o quattro anni che sarebbero nella norma.

SAMUELE SEGONI. Ringrazio il Ministro per la sua esposizione. A parte pochi passaggi, purtroppo noi del Movimento 5 Stelle osserviamo una profonda divergenza di fondo fra il programma del Ministro e la nostra idea di mobilità, di esigenze infrastrutturali e di rapporti tra territorio e lavori pubblici, divergenza che è radicale e quasi filosofica.

Invece di concentrarsi su pochi interventi di grande entità, le famigerate grandi opere citate dal Ministro, noi siamo favorevoli ad effettuare una miriade di interventi di piccola e media entità, ad esempio piccoli ponti, pochi raccordi veramente utili, opere di miglioramento e manutenzione dell'esistente, ricostruzione post-sismica — è impensabile stanziare solo 400 milioni di euro per L'Aquila, mentre più di 2 sono già previsti per la TAV — sviluppo di una mobilità nuova, infrastrutture informatiche.

A parità di costo, con interventi di questo tipo avremmo un maggior ritorno occupazionale, meno infiltrazioni malavitose negli appalti, un più diffuso beneficio per la popolazione italiana, un supporto maggiore al tessuto produttivo, un minore impatto ambientale e sanitario.

Sempre per quanto riguarda la TAV, tema centrale per tutto il Governo, invito il Ministro a prendere visione e a considerare seriamente anche i piani alternativi sviluppati da ricercatori, tecnici e studiosi indipendenti, e a prendere atto del fatto che la TAV non ci porta in Europa: la TAV fa parte del Corridoio 5 che è già stato abortito, perché molti dei Paesi che ne fanno parte si sono già tirati fuori a causa del rapporto costi-benefici considerato veramente basso. Non ci porta quindi in Europa, ma ci porta in un vicolo cieco, che non va da nessuna parte.

Nel suo discorso ha comunque in parte promesso anche piccoli aspetti di rinnovamento significativi, su cui in Commis-

sione il Movimento 5 Stelle ha già iniziato a collaborare. Per esempio, abbiamo già iniziato a lavorare alla tutela del suolo e del paesaggio, agli incentivi a un'edilizia ecosostenibile, introducendo spunti per prevedere la riduzione del rischio idrogeologico e sismico.

Il nostro apporto sarà quindi sicuramente positivo, costruttivo, però vigileremo affinché queste promesse post-elettorali non si trasformino in un'antica idea di sviluppo, fatta di cemento e opere inutili, di condoni edilizi e di affari miliardari per i soliti noti, di speculatori e di amministrazioni portate al fallimento. Un modello di questo tipo, basato sul presupposto errato che più asfalto e cemento uguale più sviluppo e crescita, deve essere senz'altro messo in discussione.

Il consumo del suolo, tema centrale per la nostra Commissione, deve prevedere anche forme di difesa del territorio dall'aggressione di nuove colate di asfalto e di cemento. Per inciso, infatti, non possiamo lamentarci di essere costretti a importare derrate alimentari quando stiamo in realtà asfaltando i migliori terreni produttivi italiani in cambio di un benessere effimero.

Crediamo anche che il rapporto tra Stato e concessionari autostradali debba essere ampiamente rivisto, mettendo al centro l'interesse dei cittadini e non il profitto di privati. In particolare, per quanto riguarda strade e autostrade ci sembra inopportuno regalare a privati la possibilità di fare ingenti profitti sul patrimonio autostradale, pagato tra l'altro con le tasse degli italiani, che quindi hanno già pagato per questi servizi. Ci auguriamo, inoltre, di poter fermare il processo in atto in varie parti d'Italia di trasformazione di strade libere in strade a pedaggio, tra l'altro a volte con l'effetto collaterale di scempi ambientali annessi.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, lo Stato ha già dato molto per l'alta velocità, anche se in maniera discontinua sul territorio nazionale. Si pensi ad esempio a gran parte del Meridione, come la Sicilia, che ne è totalmente tagliata fuori. Adesso sarebbe il caso di rivolgere l'attenzione anche ai martiri del trasporto fer-

roviario, i pendolari, che certamente meritano di più, anche perché dar loro meno di così, tra ritardi, disservizi e affollamento delle carrozze, è veramente difficile!

Occorre poi rilanciare i porti e incentivare il trasporto via mare di merci non deperibili. Tra l'altro, la conformazione geografica della nostra penisola ci favorirebbe nell'adottare strategie di questo tipo, che non sono state menzionate se non di sfuggita nell'intervento del Ministro. Auspichiamo anche una riflessione sulla proliferazione selvaggia e disorganica di aeroporti su tutto il territorio nazionale e sui loro illogici ampliamenti.

Ci auguriamo inoltre di riuscire a sviluppare insieme forme per favorire il passaggio a una mobilità sostenibile o mobilità nuova, come ad esempio la mobilità ciclabile o i vari sistemi di viaggio condiviso.

Conosciamo già le vostre principali obiezioni: nel suo passaggio, Ministro, lei ha sottolineato incessantemente parole come « crescita » e « profitto », che noi consideriamo parole vuote, perché la crescita è inutile se non va nella direzione del benessere di tutti i cittadini, mentre per quanto riguarda il profitto non è che le nostre ricette non ne prevedano, ma anzi ne generano ancora di più, solo che, invece di grandi dividendi per pochi soggetti, noi prospettiamo benefici più diffusi, anche piccoli ma estesi a tutti.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il collega Segoni, vorrei dire, non per invadere le competenze della Commissione trasporti, che questa Commissione ha competenza per quanto riguarda le varie forme di inquinamento. Sappiamo che le nostre città hanno il serio problema delle polveri sottili e la Commissione ha competenza per quanto riguarda tutta la partita della riduzione dei consumi energetici.

Queste competenze incrociano fortemente le politiche di trasporti in cui si rileva un problema, che mi pare tra le righe anche il collega Segoni sollevasse: oggi abbiamo un forte squilibrio perché oltre il 90 per cento degli spostamenti è a

carattere locale (sotto i 50 chilometri e pendolari), mentre oltre il 75 per cento degli investimenti infrastrutturali riguarda il 7 per cento degli spostamenti. Lì, quindi, signor Ministro, c'è un problema che non è soltanto di equità, ma è un problema di politiche da mettere in campo.

PAOLO GRIMOLDI. Signor Presidente, condivido quasi interamente quanto illustrato dal Ministro, ma il problema è riuscire a farlo, perché i propositi dei tanti ministri che hanno ricoperto il suo ruolo sono sempre stati quelli, ma il problema è stato passare dalle parole ai fatti.

Sappiamo che tra i tanti problemi il nostro Paese ha anche quello dell'arretratezza infrastrutturale, ed è vero, Presidente Realacci, che gli spostamenti per i pendolari sono sotto i 50 chilometri, ma dobbiamo pensare anche e soprattutto allo spostamento delle merci, visto che nei territori in cui si concentrano piccole e medie imprese abbiamo la necessità di spostare le nostre merci cercando di essere concorrenziali per poterle esportare e guadagnare qualche soldo per dare occupazione.

Per non rubare troppo tempo, vorrei sottolineare due cose in modo molto pragmatico. Il Ministro è lombardo come me, per cui innanzitutto un'osservazione: il nostro territorio, complice anche l'Expo, sarà soggetto a investimenti importanti che per lo più si stanno realizzando. Mi permetta un'osservazione: comunque al Nord si interviene attraverso il *project financing*, mentre in altre zone del Paese interviene direttamente lo Stato, interviene il pubblico.

Va bene lo stesso perché c'è una fame di opere (penso alle metropolitane milanesi che rappresentano una necessità primaria e quindi va bene il *project financing*), però registro quantomeno una disparità di fondi pubblici stanziati per la realizzazione di opere (investiti direttamente dallo Stato centrale) tra il Nord e il Sud del Paese.

Per non parlare delle infrastrutture lombarde che lei conoscerà a memoria, le cito l'esempio della Pedemontana piemontese.

tese, che ho studiato bene qui in Commissione per capire come siamo messi. Si tratta di un investimento di 800 milioni di euro: 600 vengono messi dai privati, 100 sono stati già messi dalla regione Piemonte, lo Stato con la legge finanziaria per il 2013 si è impegnato a tirar fuori entro il 2015 80 milioni di euro, quindi un investimento assolutamente ridotto. Quel che manca è un pezzo di carta del CIPE che dia la defiscalizzazione per 20 milioni di euro.

Teniamo quindi bloccati 800 milioni di euro di lavori pubblici con indotto e occupazione non perché manchino i soldi, in quanto è già stato fatto tutto e allo Stato viene chiesto di mettere nel 2015 solo 80 milioni su 800: teniamo bloccato tutto per un pezzo di carta al CIPE. Da buon brianzolo domani mattina vado al CIPE e cercherò di far mettere il timbro, la firma o quello che è, per far partire un'opera che serve almeno a mezzo Nord.

Un'altra sottolineatura che le faccio è che dalla passata legislatura devono essere licenziate le piccole opere, che andrebbero nella direzione dello stillicidio di interventi su scuole, campi sportivi, piazze, strade locali. Anche da questo punto di vista, visto che era già stato fatto tutto, sarebbe utile un suo impegno per sbloccare questo e dare ossigeno ai territori con provvedimenti anticiclici come questo.

Un'ultima osservazione: ultimamente anche diverse zone del Nord soffrono di problemi idrogeologici (penso tra tutti all'alluvione in Veneto del 2010). Sono stati stanziati soldi per sistemare gli argini dei fiumi, ma il problema è che adesso c'è stata un'altra alluvione e i lavori sono partiti con forti ritardi o non sono ancora partiti non per inefficienza, per la lentezza della burocrazia o per furto dei soldi, ma per i vincoli del Patto di stabilità.

Che per colpa del Patto di stabilità io non possa neanche mettere in sicurezza gli argini dei fiumi e debba attendere un'altra alluvione che poi paralizzerebbe le aziende che con questa crisi economica sono già con l'acqua alla gola (perdonate il gioco di parole), mi sembra veramente da Paese-barzelletta. È necessario quindi individuare provvedimenti che, se non si può

scardinare il Patto di stabilità, almeno evitino per le opere di messa in sicurezza di carattere idrogeologico di dover aspettare uno, due o tre anni a causa dei vincoli del Patto di stabilità.

FILIBERTO ZARATTI. Grazie, signor Ministro, per la sua relazione, che anche per il poco tempo a disposizione è stata a volo d'uccello su tutte le competenze del suo Ministero. Noi ovviamente cercheremo di esprimere i nostri punti di vista su alcune delle questioni che lei ha sollevato e poi ci saranno certamente nuove occasioni per approfondire meglio anche grazie al documento da lei gentilmente fornitoci, che è significativamente corposo e corredato delle giuste cifre, a supporto degli argomenti da lei evidenziati nella sua introduzione.

Noi speravamo, Ministro, che ci fosse una grande inversione di tendenza nella gestione delle opere pubbliche nel nostro Paese, mettendo all'inizio dell'elenco delle priorità, quelle opere di manutenzione idrogeologica e di difesa del suolo di cui il territorio del nostro Paese ha enorme bisogno, per due ragioni già citate nei precedenti interventi.

Queste opere sono fondamentali per poter garantire livelli di sicurezza al nostro vivere civile e al nostro sistema produttivo. Queste sono indispensabili anche per evitare di spendere 100 quando con la prevenzione è possibile spendere 10. Su questo dovremmo mettere in campo la più grande opera pubblica del nostro Paese, che è proprio quella della manutenzione del territorio.

Questo è fondamentale anche perché in questo comparto della difesa del suolo, della difesa dal rischio idrogeologico e del risanamento del nostro territorio ci confrontiamo seriamente con gli obiettivi che ci ha posto l'Unione europea. Anche se non credo che sia necessario, desidero ricordarle, signor Ministro, che la direttiva europea n. 2000/60/CE, recepita dal decreto legislativo n. 152 del 2006, impone che entro il 2015 lo stato ambientale delle acque interne ed esterne del nostro Paese raggiunga uno stato di qualità «buono».

Lei mi insegna, Ministro, che opere di questo genere non si possono risolvere nei pochi mesi prima della scadenza prevista e che è necessaria una grande opera di programmazione e di grandi investimenti in questo comparto, anche perché altrimenti dopo il 2015 ci troveremo a pagare significative penalità all'Europa.

Da questo punto di vista, quindi, le chiedo che venga messo immediatamente in atto un grande piano per la realizzazione delle opere idriche e fognarie nel nostro Paese, che sono elemento determinante per portare lo stato di qualità delle nostre acque a un livello buono. Sono d'accordo con il collega Borghi quando dice che queste opere debbano essere fuori dal Patto di stabilità. Questo è fondamentale perché altrimenti non riusciremo neanche ad avvicinarci agli obiettivi che l'Unione europea ci pone.

Abbiamo inoltre la possibilità di sostenere quel tessuto di piccole e medie imprese del nostro Paese, di cui tanto si parla ma rispetto alle quali poco si fa, perché le caratteristiche di questo tipo di interventi dal punto di vista tecnico e imprenditoriale si sposano con il tessuto di piccole e medie imprese nel nostro territorio. Da questo punto di vista avremmo anche la possibilità di mettere in campo un piano *labour intensive*, che può creare nuova e buona occupazione, realizzando opere necessarie che rientrano nell'interesse generale del nostro Paese.

Dobbiamo giungere a un riequilibrio dei fondi per quanto riguarda le opere infrastrutturali: non è più possibile destinare il 90 per cento delle risorse alle infrastrutture per il trasporto su gomma e il 10 per cento su ferro. Non ho fatto i conti perché ancora non ho visto in modo approfondito le cifre che lei ci ha fornito, ma c'è uno squilibrio storicamente significativo nel nostro Paese. Dovremmo invertire il dato per affrontare i problemi della mobilità locale e dei pendolari, così come evidenziato, e assicurare un trasporto pubblico significativo a livello interregionale, in grado di migliorare significativamente, anche perché ora gli spostamenti di lavoro sono abbastanza estesi

e dobbiamo trovare un percorso, perché altrimenti troveremo sempre maggiori difficoltà nel garantire alle nostre città una qualità migliore del vivere e del respirare.

Da questo punto di vista, signor Ministro, le vorrei chiedere di rifinanziare il Fondo per la mobilità sostenibile, che è stato istituito con la Legge finanziaria per il 2007 e che è stato poi definanziato. Il fondo è finalizzato a sostenere le politiche di incentivazione alla mobilità sostenibile soprattutto nelle grandi aree urbane, attraverso il potenziamento dell'efficienza dei mezzi pubblici, l'incentivazione dell'intermodalità, la promozione di percorsi destinati alla mobilità ciclistica, lo sviluppo del trasporto pubblico urbano.

Mi permetta di esprimere apprezzamento per le sue dichiarazioni in merito alla vicenda del 55 per cento. Prendiamo atto positivamente dell'intenzione di rifinanziare nel 2013 questa misura e di estenderla anche alla vicenda dell'adeguamento antisismico, cosa che mi sembra assolutamente importante.

Vorrei infine sottolineare la vicenda della crisi abitativa nel nostro Paese. La crisi economica e sociale sta aggravando in maniera insostenibile questa emergenza, oltre 430.000 famiglie sono in difficoltà con il pagamento dei mutui, 65.000 sentenze di sfratto sono state emesse solo nel 2010, di cui l'85 per cento per morosità.

Da questo punto di vista ci aspettiamo il rifinanziamento del Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione previsto dalla legge n. 431 del 1998. Questo fondo ha rappresentato uno strumento fondamentale in mano agli enti locali per una politica della casa attenta alle esigenze delle famiglie più bisognose. Per far comprendere di cosa stiamo parlando, ricordiamo che le risorse del fondo nel 2008 ammontavano a 205 milioni, mentre l'ultima legge di stabilità per il 2013 ha rifinanziato con solo 16 milioni di euro ben sedici interventi diversi tra cui la suddetta legge n. 431 del 1998, per importi la cui ripartizione deve essere ancora individuata con DPCM.

Ritengo che questa sia un'altra grande emergenza che dobbiamo affrontare immediatamente con coraggio e con forza.

ORESTE PASTORELLI. Ringrazio il Ministro e concordo pienamente con il metodo da lui indicato, che è un percorso diverso che comunque porta avanti il problema del nostro Paese attraverso la crisi occupazionale.

Lei ha messo al centro un percorso, che è quello delle infrastrutture, dei trasporti, della difesa del suolo, e su questo ha rilanciato (e credo fermamente in questo) sulla politica delle piccole opere per cercare da subito di dare forza a questa economia delle nostre piccole e medie imprese, che è il problema vero del lavoro.

Quando lei dice che non bisogna consumare altro territorio mi trova pienamente d'accordo: dobbiamo rimettere in piedi un percorso delle politiche delle città, delle aree urbane e intraprendere il recupero delle aree demaniali in disuso all'interno delle città per ripartire da lì con la nuova urbanizzazione.

Per quanto riguarda il problema delle piccole manutenzioni del territorio, senza dover attendere l'emergenza, abbiamo bisogno di fare prevenzione perché con fondi e con risorse minori possiamo mettere in sicurezza il nostro territorio. Come sa chi come me ha fatto l'amministratore locale, quando si hanno le risorse per fare prevenzione si evita di giungere a stati di emergenza e di calamità a causa di disastri.

Credo che avremo modo di incontrarci nelle prossime audizioni e di illustrare meglio il nostro obiettivo. Le auguro buon lavoro, signor Ministro.

PRESIDENTE. Considerato che abbiamo a disposizione ancora qualche minuto, do la parola al Ministro Lupi per un brevissimo intervento.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio tutti. Ovviamente la prossima volta risponderemo puntualmente a ognuna delle vostre osservazioni, richieste, domande, delle

quali discuteremo. Però, per non tralasciare alcune cose che nella mia relazione, visto il tempo a disposizione, sono rimaste forse non chiare, vorrei fare alcune precisazioni.

Puntualmente, solo perché ci tengo, per L'Aquila le risorse stanziare sono circa 6 miliardi di euro. Il mio riferimento di 408 milioni di euro è alle competenze del Ministero dei lavori pubblici per gli interventi solo per gli edifici pubblici (caserme, palazzo di giustizia e scuole), che ritengo ovviamente una emergenza da parte del mio Ministero, mentre poi ci sono altri che ovviamente attueranno interventi.

Qui alla Camera abbiamo la divisione tra infrastrutture e trasporti, per cui forse sarà utile che la relazione integrata che farò anche con il settore trasporti, che tanto dovrà essere fatta poi invece al Senato dove infrastrutture e trasporti sono insieme, venga consegnata anche alla vostra Commissione, perché ovviamente non ho affrontato tanti temi strategici (sistema aeroportuale, sistema portuale, il trasporto pubblico locale, mentre l'ANAS è qui e quindi dovremo affrontare qui le questioni delle concessioni autostradali). Dobbiamo quindi affrontare i temi di volta in volta, ma sarà la vita normale della nostra attività nel rapporto con la Commissione.

Due obiettivi sono fondamentali, la semplificazione normativa e la sburocrazia, e sono stati toccati. Ho intenzione di dare una delega specifica a uno dei sottosegretari o al Viceministro proprio con questo compito, nella collaborazione, perché sapete che ci sono stati due documenti della Commissione VIII sul tema della riforma del Codice degli appalti pubblici. Coordinandosi con le Commissioni e con il Parlamento, potrà rapidamente portare a una semplificazione delle norme degli appalti pubblici, ovviamente tenendo presente gli obiettivi che comunemente ci diamo (*in primis*, trasparenza e possibilità di accesso per tutti).

Il Piano del Sud è un altro intervento importantissimo. Si è fatto un egregio lavoro nelle precedenti legislature (penso al Ministro Fitto e al Ministro per la coesione territoriale Barca). Nella rela-

zione trovate puntualmente la definizione degli interventi: all'onorevole Matarrese, voglio dire fin d'ora che i 391 milioni di euro per il nodo di Bari sono fondamentali per le cose da lui dette, come anche la somma di 1 miliardo 534 milioni di euro per la Napoli-Cancello-Frasso-Telesino. Queste opere devono essere cantierate davvero, non possiamo continuare solo a stanziare somme.

Per la Pedemontana piemontese, lo dico al deputato Grimoldi, ci siamo incontrati con il Presidente della regione Piemonte e nel prossimo CIPE quest'opera dovrà assolutamente (sono Ministro da venti giorni) essere iscritta all'ordine del giorno.

Permettetemi, inoltre, di dare una notizia che penso sia utile anche per questa Commissione: aver dato la segreteria del CIPE, come delega, a un sottosegretario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è un'idea di semplificazione e di coerenza delle iniziative. Questo mi sembra assolutamente importante.

L'ultimo dato che voglio riferire (lo dico agli amici e deputati del Movimento 5 Stelle) è che ogni anno il Paese perde 56 miliardi di euro per l'incapacità di gestire il movimento delle merci. Il trasporto merci in Italia costa il 6 per cento in più del resto dell'Europa. Quando parlavo dei nodi e dell'esigenza di spostarsi dalla gomma alle ferrovie mi riferivo ovviamente a una sfida che ci diamo.

Al deputato di SEL dico — non per rivendicarlo perché poi giustamente ci misureremo sui fatti — che nella mia relazione troverà fra le priorità la manutenzione straordinaria delle reti e del territorio, quindi dobbiamo farlo, e 900 milioni di euro sono passati dal Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti al Ministero dell'ambiente per il tema della manutenzione del territorio.

PRESIDENTE. Non è esattamente così, Ministro: quelli erano dei fondi CIPE che erano destinati al Ministero dell'ambiente...

MAURIZIO LUPI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Certo, ma non si tratta di fare competizione fra ministeri. Lo dicevo positivamente, nel senso che deve esserci data la priorità e allocate le risorse insieme tra Ministero dell'ambiente e Ministero delle infrastrutture. Se poi ci sono soldi veri che si possono attuare, saremo tutti ovviamente contenti.

Vi ringrazio.

PRESIDENTE. Considerate le imminenti comunicazioni, in Assemblea, del Presidente del Consiglio dei Ministri in vista della riunione del Consiglio europeo del 22 maggio 2013, non essendovi obiezioni, rinvio ad altra seduta, che sarà fissata d'intesa con il Ministro Lupi, la formulazione dei quesiti e delle osservazioni da parte dei deputati che hanno già chiesto di intervenire e di quelli che avvanzeranno la richiesta, nonché la conseguente replica dello stesso Ministro.

Ringrazio nuovamente il Ministro Lupi e gli altri partecipanti e rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.05.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 18 novembre 2013.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**Audizione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
On. Maurizio Lupi
alla Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della
Camera dei Deputati**

21 maggio 2013

Sommario

PREMESSA

LA LUNGA RECESSIONE NON DEVE INCRINARE IL RESPIRO E LA STRATEGIA DEL GOVERNO

IL METODO: ASCOLTO, DIALOGO, COLLEGIALITÀ, REALISMO, ASSUNZIONE DI RESPONSABILITÀ E DECISIONE

I PILASTRI STRATEGICI DEL GOVERNO E DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

AFFRONTARE LE EMERGENZE

La immediata cantierizzazione delle opere

L'accesso alle risorse ed il coinvolgimento dei privati

Continuità funzionale e superamento delle criticità di alcuni interventi

LE SCELTE STRATEGICHE

Sviluppo infrastrutturale come sviluppo sostenibile

La prima fra le priorità: la manutenzione straordinaria delle reti e del territorio

Una nuova politica per la città

Le politiche per la casa

IL RAPPORTO CON L'UNIONE EUROPEA

Il ricorso allo strumento della "golden rule"

IL RAPPORTO CON LE REGIONI E LA RIFORMA DELLE ISTITUZIONI

Un nuovo rapporto con le Regioni e con gli Enti locali

La riforma delle istituzioni e la semplificazione normativa

ALLEGATO 0

SINTESI DELLE AZIONI PRIORITARIE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI NEI PRIMI 100 GIORNI DI ATTIVITÀ

ALLEGATO 1

STATO DELLE DELIBERE APPROVATE DAL CIPE NELLE SEDUTE DELL'ULTIMO SEMESTRE 2012 E DEL PRIMO TRIMESTRE 2013

ALLEGATO 2

INTERVENTI DA SOTTOPORRE AL CIPE NELLA PRIMA SEDUTA DELLA LEGISLATURA

ALLEGATO 3

**INTERVENTI DA SOTTOPORRE AL CIPE NELLA SECONDA SEDUTA DELLA
LEGISLATURA**

ALLEGATO 4

**INTERVENTI DI COMPETENZA DI RETE FERROVIARIA ITALIANA DA MONITORARE PER
ACCELERARNE L'AVANZAMENTO**

Allegato 5

**PRIORITÀ FUNZIONALI DA SUPPORTARE FINANZIARIAMENTE NEL TRIENNIO 2014 –
2016**

PREMESSA

Il primo capitolo di questo documento rappresenta una premessa in senso proprio, cioè sintetizza ciò che precede e ispira tutta l'azione del Ministero – le **parole-chiave** che aiutano a comprendere meglio i nostri intendimenti. Questa premessa deve quindi essere esposta nella sua **unitarietà**, senza alcuna frattura fra strategia infrastrutturale e strategia trasportistica: missione del Ministero che dirigo è proprio **la sintesi fra queste due strategie** e ogni distinzione risulterebbe irrimediabilmente astratta. Per questo motivo, insieme a questa premessa va letto il principale dei documenti allegati: la “**Sintesi delle azioni prioritarie del MIT nei primi 100 giorni di attività**” (Allegato 0), anch'esso riferito alle azioni prioritarie del Ministero nel suo insieme.

Il resto della mia esposizione, invece, anche per il doveroso rispetto nei confronti dell'organo parlamentare, tiene conto dell'ambito di interesse specifico dell'VIII Commissione della Camera, ovviamente per quanto di competenza del Dicastero che rappresento (fondamentalmente, **lavori pubblici e politiche abitative**).

Le attività connesse alla programmazione degli interventi infrastrutturali, così come quelle legate alle strategie trasportistiche, sono indubbiamente funzione dei differenti significati che il concetto di **tempo** assume.

Chi istituzionalmente propone piani di investimento in infrastrutture, chi disegna nuove linee di pianificazione dei trasporti, deve necessariamente declinare il concetto del tempo in più significati. Da un lato il tempo riferibile alla offerta infrastrutturale, distinguibile tra il **tempo della programmazione** e quello **della pianificazione**, dall'altro il tempo riferibile alla **soddisfazione della domanda** di spostamento, cioè della domanda di servizi di trasporto, tendenzialmente misurabile con il **costo** generalizzato del trasporto.

Il costo generalizzato del trasporto misura l'accessibilità e quindi il valore economico del **tempo di accesso** ai sistemi infrastrutturali ed ai corrispondenti sistemi di servizio che da quelle infrastrutture provengono: rappresenta cioè una misura dell'**equità** o della **iniquità** della dotazione di beni e servizi da cui la Politica fa discendere la necessità o meno di raggiungere gradi più elevati di **coesione** economica e sociale.

Proprio sulla base delle considerazioni appena accennate riterrei di declinare anche questa interazione con le competenti Commissioni

Parlamentari in termini temporali: fissare un preciso **ambito cronologico** per monitorare il rispetto degli impegni assunti, per riferire periodicamente circa le criticità ed i vincoli incontrati nell'attuazione dei programmi, per pianificare possibili correttivi e rimodulare i programmi stessi in funzione delle urgenze che via via si paleseranno.

Ho ritenuto quindi opportuno elencare – in omaggio alla più piena trasparenza in un documento facilmente consultabile e verificabile l'insieme delle azioni e dei risultati che intendiamo conseguire entro il termine dei 100 giorni. Per ognuna di queste azioni ed obiettivi mi impegno a tenere costantemente e puntualmente informata questa Commissione e ad esporre i risultati raggiunti (**vedi Allegato 0**).

Sarà cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fornire alla Commissione i risultati raggiunti anche in anticipo delle scadenze.

Questi concetti possono essere sintetizzati in **sei passaggi**:

1. **Il valore** che le infrastrutture hanno **per il sistema paese** nel suo insieme: questo valore risiede nella loro funzionalità a strategie di crescita e di coesione sociale.
2. La **sfida della crisi**, interpretata come opportunità per un miglioramento della qualità delle nostre politiche pubbliche.
3. **Il nuovo paradigma** determinato dai nuovi termini della relazione **pubblico-privato** e dalle nuove esigenze di **apertura e liberalizzazione dei mercati**.
4. **Il rapporto con l'Europa**: nessuna politica – tanto meno quella infrastrutturale e trasportistica può muoversi più in un ambito nazionale.
5. **Non solo grandi opere** ma anche (e forse soprattutto) opere a livello locale (vedi *golden rule* di scala nazionale, p. 25).
6. Chi sono coloro ai quali le nostre politiche si rivolgono? **chi ne trarrà vantaggio?**
 - a. Certo, le imprese, l'economia, **ma questo non ci basta**. Dovrà trarne vantaggio anche:
 - b. l'ambiente;
 - c. la coesione sociale (centralità dei problemi ad alta valenza sociale: casa, Trasporto Pubblico Locale).

LA LUNGA RECESSIONE NON DEVE INCRINARE IL RESPIRO E LA STRATEGIA DEL GOVERNO

Prima di entrare nel merito delle linee strategiche con cui intendo caratterizzare il mio operato all'interno del Dicastero vorrei soffermarmi su una considerazione che, necessariamente, si configura come comune denominatore sia delle scelte nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti, sia in ogni azione che il Governo nella sua collegialità intenderà intraprendere: **mi riferisco agli scenari che intendiamo definire per impostare una politica mirata alla crescita ed allo sviluppo.**

Il rischio di pensare che cinque anni consecutivi di recessione debbano diventare il metro di riferimento previsionale di ciò che sarà il sistema economico nazionale ed internazionale del medio e lungo periodo, rappresenta un grave limite nella impostazione e nella definizione delle linee strategiche che dovranno caratterizzare la politica economica nei prossimi anni.

Le tonnellate di merce che oggi transitano attraverso il valico del Frejus o del Brennero, denunciano un ridimensionamento della domanda di trasporto; se ritenessimo questo dato come una possibile rivoluzione delle logiche economiche che hanno caratterizzato da sempre la crescita e lo sviluppo, cadremmo in un grave errore.

Cinque anni di recessione, **da un lato**, non devono indurci in un errore concettuale: quello di considerare il futuro come un modo di adagiarsi nell'utilizzo di ciò che si è patrimonializzato, quello di considerare un futuro in cui garantire un salario utilizzando il capitale accumulato; **dall'altro**, questo lungo periodo di recessione non deve portarci a dimensionare le esigenze infrastrutturali sulla base di scenari sbagliati o, addirittura, di scenari in cui vengono sottovalutate le evoluzioni di ambiti dell'Europa come l'area balcanica o il Mar Nero, ambiti che non possono essere estranei ad un processo di crescita paragonabile a quello dell'area centro – occidentale della Unione Europea.

Ebbene, cinque anni di recessione impongono una attenta rilettura degli scenari che per anni hanno caratterizzato i nostri strumenti pianificatori.

Se analizziamo i vari interventi del Programma delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla Legge Obiettivo e se ci soffermiamo sulla parte di essi realizzata o in corso di realizzazione, scopriamo che in nessun

caso si è caduti nell'errore del sovradimensionamento, in nessun caso si è dato avvio a scelte non coerenti ad una crescita della domanda difendibile. In realtà gli interventi sulle reti ferroviarie e stradali, rispondevano sempre ad una esigenza di adeguamento della soglia di saturazione delle reti; analogo discorso può farsi per i nodi sia urbani che logistici; le nostre realtà urbane soffrono di congestione perché prive di reti metropolitane e di servizi integrati di trasporto; i nostri porti e i nostri interporti continuano ad essere privi di collegamenti con l'entroterra; i nostri aeroporti, specialmente quelli con traffico superiore ai 5 – 10 milioni di passeggeri, hanno bisogno di un adeguamento sostanziale dell'intero assetto infrastrutturale.

Quello che si è fatto finora, quindi, non è stato mai un banale arricchimento infrastrutturale del territorio ma, sempre, un motivato principio di recupero del gap esistente tra domanda ed offerta.

Ed allora questi cinque anni di recessione quale valore assumono nell'intero sistema pianificatorio e strategico: **consentono un rinvio dei livelli di saturazione che avremmo vissuto lungo i valichi alpini**; non possiamo, infatti, dimenticare che studi approfonditi dalla Unione Europea avevano previsto nel 2016 livelli di saturazione lungo gli assi del Brennero e del Frejus; non possiamo dimenticare che il numero di transiti lungo l'autostrada A1 aveva raggiunto nel 2006 la soglia di 70.000 veicoli equivalenti/giorno, una soglia che in assenza del completamento della variante di valico ci avrebbe portato nel 2016 ad imporre cadenzamenti nelle relazioni nord-sud-nord del Paese; non possiamo dimenticare che il costo da congestione nelle nostre città, sempre nel 2006, ha superato la soglia di 11 miliardi di € e la previsione dava nel 2015 un dato di oltre 14 miliardi di €. Questi dati previsionali, questi indicatori non tenevano conto di un blocco così repentino e così forte della crescita economica.

Dovremmo, quindi, considerare queste negatività come eventi che hanno allontanato le criticità prodotte da una esplosione della domanda in assenza di una offerta adeguata, ma non possiamo, al tempo stesso, ipotizzare che nel breve e medio periodo il Prodotto Interno Lordo non torni a crescere.

Dobbiamo utilizzare questa inaspettata esigenza di blocco della crescita come una occasione per verificare l'attendibilità degli scenari già definiti e non come una occasione per demolirne la validità.

Dobbiamo anche simulare un ulteriore possibile evento: la ripresa veloce del sistema produttivo, la ripresa veloce dei consumi. Una crescita della domanda, soprattutto in alcune aree del Paese, senza il completamento di determinati assi infrastrutturali nel prossimo quinquennio e senza una vasta opera di manutenzione

delle reti esistenti, diventerebbe automaticamente una negatività irreversibile per il nostro Paese.

Quando finirà questa fase recessiva certamente prenderà corpo una forte competitività tra i vari partner comunitari europei, una competitività che vede il nostro Paese portatore di un pesante handicap: **il costo del trasporto è superiore del 6 – 8% rispetto a quello degli altri Paesi della Unione Europea.** La causa di tale differenza è legata proprio alla congestione ed alla assenza di reti e di nodi logistici efficienti ed efficaci, all'insufficiente livello di manutenzione, alla "fragilità territoriale" di tante aree del Paese.

Se non offriamo al mondo imprenditoriale una rete ed un sistema capace di ridurre, in modo sostanziale, queste negatività nel momento della ripresa saremo penalizzati e rischieremo di essere marginalizzati senza poter godere dei benefici prodotti dalla ripresa.

C'è poi un profilo "sociale" del tema infrastrutturale al quale sono molto sensibile e sul quale intendo indirizzare la mia azione alla guida del Ministero. Mi riferisco al tema della **casa** e – più in generale – della qualità delle **aree urbane** che dovranno diventare uno dei grandi assi strategici che rendano riconoscibile da tutti i cittadini il Governo che ha appena iniziato il suo percorso.

IL METODO: ASCOLTO, DIALOGO, COLLEGIALITÀ, REALISMO, ASSUNZIONE DI RESPONSABILITÀ E DECISIONE

Prima di questa audizione ho ritenuto opportuno incontrare tutti coloro che operano all'interno del vasto comparto; ho ritenuto essenziale effettuare questi incontri sia per analizzare in modo capillare le varie esigenze e le varie emergenze, sia per impostare un quadro programmatico coerente con le aspettative, sia per impostare una politica del Governo, all'interno del comparto, capace di dare la massima organicità alle scelte di breve e medio periodo.

In tali incontri ho ribadito la stretta interazione tra le infrastrutture ed i trasporti ed ho anche precisato che è stato un errore del passato Governo unire – nel vertice politico - il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti con quello dello Sviluppo Economico; il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha delle competenze così vaste, ha ruoli e responsabilità così complesse che, pur riconoscendo il rilevante impegno profuso dai responsabili del passato Governo, è davvero impossibile aggregare le attività dei due Dicasteri.

In tali incontri è emerso da parte di tutti una denuncia comune: **la forte sofferenza socio economica generata dalla prolungata fase recessiva e la richiesta di azioni immediate per limitare i danni che, mese dopo mese, stanno diventando irreversibili.**

Il documento che il Presidente Consiglio ha letto in Parlamento, in occasione della fiducia, e la lettura attenta di quanto esposto nella serie di incontri avvenuti in queste prime due settimane di Governo, mi hanno consentito di impostare questo mio primo intervento in Commissione.

Fa parte del metodo che intendo seguire una forte sottolineatura della **collegialità**, del Governo nel suo insieme e nel rapporto fra il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e gli altri Ministeri (primo fra tutti il Ministero dell'Ambiente).

Questa sottolineatura deriva dalla chiara consapevolezza che la realtà dei processi reali è sempre molto più avanti e in movimento rispetto al modo in cui corpi amministrativi – pure importanti come il MIT – la rappresentano.

Il ruolo che – ad esempio - la tutela ambientale ha avuto in tutta una fase storica e culturale è oggi superato. Oggi bisognerebbe essere veramente sordi e ciechi per non cogliere **il carattere pervasivo** che

hanno assunto gli obiettivi di miglioramento delle condizioni ambientali. Il MIT, così come il Ministero dello Sviluppo Economico, o quello del turismo – solo per fare gli esempi più evidenti – non possono pensare di sviluppare proprie linee interne per poi confrontarle, a cose fatte, con il Ministero dell'ambiente.

Ma questo è solo un esempio: in realtà **non esistono politiche pubbliche confinabili all'interno di una prospettiva settoriale.**

A questo principio intendo ispirarmi: è un fatto di **realismo**, più che di semplice buona volontà e disponibilità al confronto.

I PILASTRI STRATEGICI DEL GOVERNO E DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

La prima finalità dell'attuale Governo è senza dubbio: **costruire davvero le condizioni della crescita** e di farlo senza stravolgere, ma – al contrario - **riordinando e risanando il territorio**.

Costruendo le condizioni della crescita è possibile, a grappolo, raggiungere tanti altri obiettivi e, al tempo stesso, è possibile anticipare la fine della più lunga recessione vissuta dal nostro Paese (**cinque anni**).

Ho, quindi, articolato il mio intervento nelle seguenti quattro aree tematiche che caratterizzano il programma del Dicastero:

- **Affrontare le emergenze.**
- **Le scelte strategiche.**
- **Il rapporto con l'Unione Europea.**
- **Il rapporto con le Regioni e la riforma delle Istituzioni.**

AFFRONTARE LE EMERGENZE

La immediata cantierizzazione delle opere

La prima emergenza è il rilancio della occupazione con particolare attenzione alla occupazione giovanile che vive, in termini statistici, la soglia minima dal dopoguerra ad oggi.

Il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti può dare un immediato impulso alla occupazione e può dare una immediata risposta alla grave stagnazione economica che il Paese vive e che, giorno dopo giorno, rischia, addirittura, di diventare irreversibile.

L'azione che intendo portare avanti e che appena insediato ho già attivato è legata **all'immediata cantierizzazione e alla velocizzazione dello stato di avanzamento dei lavori, di tutti gli interventi infrastrutturali** approvati dal CIPE e, in molti casi, supportati anche da capitali privati.

In caso di mancato avvio dei lavori o di ritardo nell'avanzamento degli stessi per palese inadempimento, si provvederà alla revoca contrattuale degli interventi e si creerà un apposito Fondo Revoche da utilizzare per altri interventi. Ciò favorirà una oggettiva responsabilizzazione di tutti i soggetti che intervengono nei processi decisionali, nonché una oculata utilizzazione delle risorse economiche.

Questa scelta, questa azione, sarà supportata da un confronto aperto con tutte le Regioni. Ho già anticipato, nell'incontro avuto con tutte le Regioni una settimana fa e con alcuni Sindaci di grandi realtà metropolitane, una simile linea strategica e, proprio con tutte le Regioni, attraverso lo strumento della Intesa Generale Quadro, previsto dalla Legge Obiettivo, individueremo, per ogni singola realtà territoriale, quegli interventi che **rivestono davvero una funzione prioritaria.**

Intendo, in realtà dare corso a questa rivisitazione perché dieci anni di Legge Obiettivo, da un lato, e una serie di cambiamenti sostanziali intervenuti a scala europea, a scala nazionale e a scala regionale,

dall'altro, impongono una attenta rilettura degli **“scenari Paese”** e degli **“scenari locali”**.

Questo lavoro, in fondo, si caratterizza come una vera **“due diligence”** delle scelte e rende possibile una motivata ottimizzazione delle risorse. Entro il primo semestre dell'azione di Governo intendo presentare anche una **proposta mirata per una rivisitazione della Legge Obiettivo**.

Questa legge ha rappresentato uno strumento efficace sia di accelerazione procedurale che di programmazione. Ma proprio perché non è stata solo uno strumento di accelerazione, deve essere aggiornata ai nuovi contesti nei quali la programmazione si situa: deve cioè rileggere e riverificare gli scenari economici e sociali che dal 2001 ad oggi sono mutati e che dobbiamo oggi re-interpretare.

Per misurare la rilevanza di una simile azione in termini di ricaduta occupazionale, ritengo utile sottoporre alla vostra attenzione **un esempio che riguarda solo gli investimenti ferroviari**.

Analizzando attentamente **9 interventi di reti infrastrutturali ferroviarie** è emerso che siamo in presenza di circa **10 miliardi di € di opere già coperte finanziariamente, alcune già cantierate, altre in fase progettuale avanzata**.

È necessario che questo volano di risorse si trasformi in Stati di Avanzamento Lavori. (vedi Allegato 4). Tutti siamo convinti che la erogazione degli Stati di Avanzamento Lavori (SAL) costituisce una condizione chiave per ottenere due distinti risultati: **aumentare i livelli occupazionali ed assicurare il mantenimento del sistema imprenditoriale**.

L'accesso alle risorse ed il coinvolgimento dei privati

Accanto a questa precisa linea operativa, necessariamente, prenderà corpo una azione mirata a coinvolgere capitali privati nell'intera operazione infrastrutturale.

Il problema ha valenza strutturale ed “epocale”. Fino a pochi decenni fa in tutto il mondo (e non solo in Italia) oltre il 90% delle opere pubbliche veniva realizzato con capitali pubblici. Oggi non è più così.

Ma i Paesi non sono tutti eguali e solo quelli nei quali la percentuale di capitale privato è più alta risultano vincenti nella competizione globale.

In realtà risultano vincenti Paesi come la Francia o la Germania in cui le esperienze di Partenariato Pubblico Privato sono diventate concrete e, nel rispetto della Direttiva Comunitaria del 2004 hanno già prodotto interessanti risultati sia di tipo realizzativo che gestionale.

Una simile azione dovrà trovare una piena e sistematica collaborazione tra il mio Dicastero e quello dell'Economia e delle Finanze.

Il ricorso alla defiscalizzazione diventa in tal modo non un teorico riferimento normativo ma una condizione obbligata. Infatti per opere come gli assi autostradali o i nodi logistici (porti, aeroporti ed interporti) è fondamentale il ricorso a capitali privati.

Disponiamo di norme come quelle sulla "defiscalizzazione" che ci consentono una simile possibilità. L'articolo 18 della Legge 183/2011 per le opere cosiddette "**bancabili**" e l'articolo 33 della legge 221/2012 per le opere cosiddette "**non bancabili**" ci consentono di sbloccare o di avviare opere per circa **21 miliardi di €** senza snaturare l'impianto della finanza di progetto.

Occorre con la massima urgenza trasmettere alla Corte dei Conti le "Linee Guida" già approvate dal CIPE nella seduta del **18 febbraio 2013**. In tal modo possiamo dare corso alla utilizzazione delle norme sia per le opere già cantierate, sia per quelle in corso di avvio.

È davvero inconcepibile che norme varate dal passato Governo non siano poi state attuate bloccando in tal modo il coinvolgimento di capitali privati.

Inoltre, sulla promozione del project financing, il Ministero contribuirà con un'azione mirata al miglioramento della selezione degli interventi e di tutte le fasi della gestione, al fine di ridurre la percentuale – troppo alta nel nostro Paese - di mancato closing finanziario, e di ridurre i tempi complessivi delle operazioni che vanno a buon fine.

Continuità funzionale e superamento delle criticità di alcuni interventi

Un approfondimento capillare lo abbiamo già attivato su interventi che rivestono particolare rilevanza strategica e per i quali è necessario disporre in tempi certi di adeguate risorse. Solo come esempio riporto

alcuni casi su cui, proprio in questa fase di aggiornamento delle esigenze finanziarie e, soprattutto, di verifica delle reali necessità di “cassa” stiamo cercando di costruire un vero quadro “Fonti – Impieghi” individuando se necessario possibili rimodulazioni negli anni 2014, 2015, 2016.

1. COMPARTO STRADALE

Si riportano le aree tematiche la cui soluzione riveste particolare urgenza ed emergenza:

- **LA MANUTENZIONE DELLA RETE** (vedi più avanti a pag. 23 il paragrafo: “La prima fra le priorità: la manutenzione della rete e del territorio”).
- **COLLEGAMENTO PORTO DI ANCONA – ASSE AUTOSTRADALE.**
Avendo concluso tutte le fasi autorizzative, è urgente avviare i lavori
- **ASSE AUTOSTRADALE ROMA – LATINA.**
Il progetto è stato approvato dal CIPE, ma la delibera non è stata registrata dalla Corte dei Conti, sicché sarà necessario un ulteriore passaggio in sede CIPE per superare i rilievi dell’Organo di controllo. L’opera è urgente e attiva risorse per **1.800 milioni di €.**
- **ASSE AUTOSTRADALE CATANIA – RAGUSA.**
Tutta la fase autorizzativa è stata effettuata, occorre aprire con la massima urgenza i cantieri

2. COMPARTO FERROVIARIO

- **LA EMERGENZA PRIORITARIA È ANCHE IN QUESTO CASO LEGATA ALLA ATTIVITÀ MANUTENTIVA DELLA RETE FERROVIARIA** (Vedi più avanti a pag. 23 il paragrafo: “La prima fra le priorità: la manutenzione della rete e del territorio”).
- **OCCORRE FARE APPROVARE DAL CIPE IL CONTRATTO DI PROGRAMMA INVESTIMENTI CON RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI).** Il CIPE del 18 marzo ha approvato il Contratto di Programma Servizi **2012 - 2014**
- **VALICO FERROVIARIO DEL BRENNERO E TRATTA FORTEZZA VERONA.**
Per raggiungere un simile obiettivo bisogna, **da un lato**, attivare le procedure per utilizzare le risorse previste dall’articolo 47 della Legge 122/2010; tale norma consente, attraverso le risorse provenienti dai pedaggi sull’autostrada A22 (Autobrennero), di coprire in parte le opere relative al valico ferroviario del Brennero e alla tratta Fortezza – Verona, **dall’altro**, bisogna dare seguito alla gara per la Concessione dell’asse autostradale Autobrennero superando l’attuale contenzioso.

Il CIPE ha approvato il secondo lotto costruttivo del valico del Brennero per un importo di 638 milioni di € (la Corte dei Conti non ha registrato la Delibera e quanto prima sottoporremo al CIPE una modifica della Delibera in modo da avviare quanto prima la gara).

- **VALICO FERROVIARIO DEL FREJUS. UTILIZZO DELLE RISORSE PREVISTE DALLA LEGGE DI STABILITÀ 2013 (2.930 MILIONI DI €)**

Con la massima urgenza sarà sottoposto al Parlamento il Disegno di Legge di ratifica dell'Accordo tra l'Italia e la Francia.

3. CONTINUITÀ INTERVENTI STRATEGICI

- **UNA SISTEMATICA ATTENZIONE AGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI LEGATI ALL'EXPO 2015.**

Il Decreto Legge che ha ultimamente dato nuove competenze al Commissario per attuare le infrastrutture essenziali entro l'apertura dell'EXPO 2015 deve contribuire a favorire il rispetto dei tempi che il Dicastero pone alla realizzazione di opere direttamente o indirettamente collegate con l'evento come le linee Metropolitane M5 ed M4 o come gli assi viari di accesso alla città come la BreBeMi, la Tangenziale Est di Milano e la Pedemontana Lombarda. Una attenzione legata sia alla garanzia del trasferimento delle risorse di competenza dell'organo centrale, sia all'avanzamento dei lavori.

- **PROGETTO Mo.SE. PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA VENETA.**

Per il completamento del Sistema MOSE e degli interventi connessi di cui ai programmi ex lege 21.12.2001 n. 443 occorrono complessivamente **1,550 miliardi di €**. La legge di Stabilità 2013 ha assicurato 1.150 milioni di €. Il prossimo CIPE deve assicurare tale nuova assegnazione. Con tale volano di risorse si consente entro il 2016 il completamento dell'opera. Le ulteriori risorse serviranno per garantire dopo una serie di impegni legati al rispetto di vincoli ambientali imposti dalla Unione Europea.

- **PRIMA FASE PIANO DEL SUD**

È indispensabile, seguire con attenzione i seguenti interventi:

1. **il completamento dell'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria e interventi di velocizzazione dell'asse ferroviario dello stesso asse;**
2. **la realizzazione dell'asse autostradale Olbia – Sassari;**
3. **il collegamento ferroviario AV/AC Napoli – Bari;**
4. **il collegamento ferroviario Palermo – Catania;**
5. **un approfondimento sul collegamento stabile dello Stretto.**

- **PIANO EDILIZIA SCOLASTICA.**

In accordo con il MIUR, è fondamentale ed urgente dare corso alla seconda tranche di risorse messe a disposizione del Piano.

- **PIANO CARCERI.**

Sarà opportuno verificare il reale stato di avanzamento della intera operazione che disponeva di un volano globale di 700 milioni di €. Il Comitato formato dai Ministri della Giustizia, delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Capo della Protezione Civile e dal Commissario nominato dal Ministro della Giustizia si riunirà nei prossimi giorni per verificare il reale stato di avanzamento del progetto.

LE SCELTE STRATEGICHE

Sviluppo infrastrutturale come sviluppo sostenibile

Intervenendo in questa Commissione non posso che partire dalla considerazione che oggi non si dà autentico **sviluppo infrastrutturale** che non sia – allo stesso tempo – **sviluppo sostenibile**.

Nella definizione stessa delle competenze di questa Commissione permanente della Camera si indica la strada giusta per comporre ciò che viene spesso presentato in termini di contrapposizione: la tutela dell'ambiente e lo sviluppo infrastrutturale. Si tratta di due facce di una stessa medaglia che solo una impostazione molto astratta può separare.

Non può esserci miglioramento dell'ambiente senza crescita e innovazione. E le infrastrutture e le opere pubbliche hanno un senso solo se funzionali alla crescita e all'innovazione.

Infrastrutture che innervano il Paese di reti digitali, o che decongestionano il traffico automobilistico o che favoriscono il riequilibrio modale, sono a tutti gli effetti "infrastrutture ambientali". E questa prospettiva si coglie facilmente dall'osservatorio particolare rappresentato da questa Commissione, che conosco bene per averne fatto parte per oltre 10 anni.

Vi sono quattro indicatori che caratterizzano il nostro Paese, il nostro sistema economico:

- **La congestione:** l'incidenza della congestione nel sistema logistico costa **80 miliardi di € l'anno in Europa (1,8%** del valore della produzione industriale cioè di 4.460 miliardi di €), e **19 miliardi di € l'anno in Italia (2,2%** del valore della produzione industriale nazionale pari a 980 miliardi di €).
- **La saturazione** soprattutto su alcuni assi ed in modo particolare sui valichi; saturazione che sui valichi non è esplosa in questi anni perché la recessione ha ridimensionato i flussi di transito. Ma a coloro che ritengono super dimensionati i progetti dei valichi ricordo che nel 1967 nell'intero arco alpino transitarono **19 milioni di tonnellate di merce**, nel 2008 (prima della fase recessiva) tale valore ha superato la soglia dei **150 milioni di tonnellate**. Si è

preso come riferimento il 1967 perché da quella data non si è iniziato nessun nuovo valico.

- **La monomodalità** nella offerta di trasporto: la ferrovia si avvia, in Europa da una incidenza del 28% sul globale delle modalità degli anni '70, ad una soglia di poco superiore all'8%. In Italia si è passati dal 14% all'8/10%
- **La vetustà della nostra dotazione infrastrutturale complessiva.** Nella Unione Europea siamo al 14° posto in termini di vetustà delle nostre reti, soprattutto quelle regionali e locali.

Questi quattro indicatori, ormai, sono la causa che produce una differenza di circa **6 punti percentuali**, nel costo del trasporto, tra il nostro Paese e gli altri Paesi. Se volessimo essere più chiari basterebbe ricordare che l'incidenza del costo del trasporto e della logistica sul valore del prodotto è nel nostro Paese pari al 22%, negli altri Paesi, tale valore, si attesta intorno al 16%.

Ma se analizziamo ancora più a fondo il valore assoluto di tale percentuale scopriamo che il 22% del valore del nostro prodotto industriale è pari a circa **206 miliardi di €**; se riuscissimo ad essere simili ai nostri partner comunitari tale valore scenderebbe ad una soglia pari a circa **150 miliardi di €**.

Questi dati, queste considerazioni, purtroppo, sono vere e costituiscono la vera motivazione per costruire, durante questa Legislatura, tutte le condizioni per rispondere in modo organico e concreto a ciò che definiamo "**sviluppo compatibile**".

Deve prendere corpo quindi **da un lato** una attenta riquilificazione della nostra offerta infrastrutturale in termini di messa in sicurezza delle nostre reti, del nostro assetto territoriale, e **dall'altro** deve essere avviato un processo di rivisitazione della nostra offerta infrastrutturale per annullare quelle anomalie che rendono il nostro Paese sempre meno competitivo.

La prima fra le priorità: la manutenzione straordinaria delle reti e del territorio

- **LA MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL TERRITORIO.** Deve prendere corpo un convincimento pieno ed allargato sulla improcrastinabile esigenza di **manutenzione straordinaria del territorio**, una manutenzione non solo delle reti infrastrutturali portanti (strade e ferrovie), ma anche dell'insieme dei nodi logistici

(porti, aeroporti), nonché di recupero e di reinvenzione strutturale e funzionale dei nodi urbani, delle nostre città e dell'intero territorio.

Tale manutenzione straordinaria si aggiungerà e integrerà con quella — di competenza del Ministero dell'Ambiente, in tema di **dissesto idrogeologico**.

Nel loro insieme questi temi configurano **una reale emergenza trasversale alle competenze di più amministrazioni e che chiama in causa la responsabilità collegiale del Governo**.

Per quanto riguarda il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'azione sarà concentrata sulla manutenzione straordinaria dell'intero assetto viario nazionale. La carenza delle risorse non può, in nessun modo, mettere in dubbio un obiettivo chiave del Governo: **la massima sicurezza nella offerta delle nostre reti**.

- **LA MANUTENZIONE DELLA RETE STRADALE.**

Per il 2013 e per il 2014 occorrono almeno **1.100 milioni di €** per l'esigenze manutentive della rete stradale (**sono disponibili solo 300 milioni di €**). Ho subito chiesto agli Uffici competenti del Dicastero ed all'ANAS di produrre un documento da cui si evincano le esigenze e le criticità della rete in modo da definire, entro il corrente mese di maggio, un primo piano di intervento e, al tempo stesso, verificare come articolare e come identificare la copertura di tali esigenze.

Ricordo che tale esigenza è stata già esposta sinteticamente nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (**vedi Allegato 5**).

- **LA MANUTENZIONE DELLA RETE FERROVIARIA.**

Occorrono come prima fase (anno 2012, anno 2013) almeno **1.200 milioni di €**. (Abbiamo assicurato ultimamente circa **800 milioni di €**).

- **LA RICOSTRUZIONE DELLA CITTÀ DELL'AQUILA.**

La ricostruzione degli edifici pubblici della città compete al Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti; per la ricostruzione e per il restauro degli edifici pubblici 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. **La ricostruzione della città e l'adeguamento dell'intero assetto infrastrutturale regionale, stradale e ferroviario, che caratterizza l'attuale offerta,**

diventano obiettivi chiave per la crescita e per lo sviluppo di un territorio allo stato tanto penalizzato.

Ma lo **sviluppo sostenibile** passa anche attraverso la riqualificazione funzionale delle porte di accesso al nostro sistema economico, mi riferisco alla nostra **offerta portuale** ed alla nostra **offerta aeroportuale**.

Due ambiti su cui il nostro Paese, finora, non ha reso operativo un processo pianificatorio organico (riferirò su questi temi, nel dettaglio, alla IX Commissione). Così come intendo, in quella sede sviluppare un altro tema strategico: lo sviluppo passa attraverso una visione organica di sistema coinvolgente tutte le modalità di trasporto e l'utilizzo di **sistemi di trasporto intelligenti** (i c.d. ITS); quelli cioè che utilizzano le tecnologie dell'informazione, della comunicazione integrata, del posizionamento e della localizzazione, al fine di gestire in maniera ottimale la mobilità ed il traffico sulla rete dei trasporti, così fornendo servizi di valore aggiunto a cittadini ed operatori, tra cui un uso sicuro delle reti, un minore impatto sotto il profilo ambientale e un efficace e proficuo impiego delle risorse finanziarie.

Una nuova politica per la città

Un discorso particolare intendo fare per quanto concerne le città.

La città è **l'ambito territoriale caratterizzato dalla presenza di un complesso di funzioni e di attività integrate e complementari, organizzato in modo da garantire sia elevati livelli di efficienza e condizioni ottimali di sviluppo delle strutture economiche, sia le condizioni della socialità e dello scambio interumano e quindi dello sviluppo dell'uomo nella sua dimensione propria che è quella comunitaria.**

Queste definizioni ancora oggi, all'inizio ormai del terzo millennio, rimangono definizioni teoriche, non capite e quasi sempre, specialmente nel nostro Paese, la città continua ad essere serbatoio dell'abitare e non occasione determinante per aumentare la entropia e, quindi, produrre le condizioni imprescindibili della crescita e della socialità.

Per questo motivo non voglio cadere nell'errore nominalistico di Piano Casa, Piano Città, Piano per le reti metropolitane, ecc. e voglio invece proporre all'attenzione del Governo nella sua collegialità un grande tema strategico, su cui occorre trovare coordinamento trasversale ai vari Dicasteri (si pensi ad esempio ai nessi con le strategie di sviluppo

turistico), convergenza di obiettivi e unitarietà di guida. Al centro di questo indirizzo dovremmo porre la qualità complessiva dei nostri nodi urbani.

Un primo passo è stato fatto, proprio dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma occorre andare avanti.

Sicuramente sul **Piano Casa**, sull'**Housing Sociale**, sul **Piano Città**, ritengo si sia fatto molto in termini di impostazione programmatica e di individuazione delle procedure e delle esigenze finanziarie ma penso si sia fatto poco in termini di avvio concreto degli investimenti.

Non mi interessa individuare le responsabilità che non hanno reso possibile finora risultati misurabili, ritengo invece imperdonabile che su una tematica così essenziale per rispondere alle esigenze della gente e per produrre davvero occasioni di crescita e di sviluppo si sia rimasti ancora fermi alla impostazione programmatica, alla impostazione finanziaria e soprattutto ritengo che **la dimensione residenziale e quella legata ai servizi** (trasporti, sanità, cultura, ecc.) **non possa e non debba essere affrontata senza un filo conduttore comune coerente con le esigenze dei diretti fruitori della città**. Un filo conduttore che deve tener conto di misurabili operazioni di recupero e sostituzione del patrimonio edilizio senza consumare ulteriormente il territorio, prevedere la rottamazione di vecchi edifici e, soprattutto, garantendo:

- la semplificazione delle procedure e degli iter urbanistici;
- la utilizzazione della leva fiscale;
- possibili incentivi di premialità anche volumetrici.

In questa prospettiva, intendo indicare fra le priorità di interesse e di intervento del Ministero delle infrastrutture una **politica per le aree urbane** che abbia al suo centro **la manutenzione e la rigenerazione urbana**.

Come sapete, è stato calcolato che ogni giorno in Italia si cementificano 100 ettari di superficie libera. Solo negli ultimi 10 anni si sono persi complessivamente 5 milioni di ettari coltivati (pari a Lombardia, Emilia Romagna e Liguria). È una cifra impressionante. Se potessimo vedere - in sequenza accelerata - la trasformazione della carta fisica dell'Italia, queste cifre avrebbero un effetto visivo molto forte.

Questo processo di depauperamento del Paese va fermato, senza però fermare lo sviluppo qualitativo delle aree urbane e lo sviluppo delle attività produttive - essenziali per la crescita - ma, al contrario, facendo della rigenerazione del patrimonio edificato e del riordino del territorio un volano per la crescita.

Sono state assegnate proprio a questa Commissione **proposte di Legge per la rigenerazione urbana e per il contenimento del**

consumo del suolo a suo tempo oggetto di una iniziativa dell'Intergruppo parlamentare per l'Agenda urbana: iniziative come questa rappresentano un segno positivo di cambio di mentalità.

Esattamente nella stessa direzione deve andare un'iniziativa volta a varare la tanto attesa **Legge quadro sul governo del territorio**, alla quale vorrei vedere associata una forte azione per il rilancio, la riqualificazione e la modernizzazione degli ambiti urbani e di area vasta veramente strategici per l'economia del Paese (in una mia proposta di legge ho indicato questa iniziativa con l'espressione **Legge obiettivo per le città**). Oggi, la competizione globale fra sistemi economici ha assunto pienamente i caratteri di una competizione sulla qualità di grandi sistemi urbani. E le componenti di questa competizione sono: qualità delle infrastrutture, qualità dei servizi, qualità della vita, attrattività nei confronti degli individui più creativi e dinamici. Dobbiamo darci gli strumenti per giocare in questa competizione. Che non vuol dire — ovviamente — prescindere dalla storia e dalla geografia del Paese e dal ruolo eccezionale (e di vera e propria civilizzazione) che in esse hanno le medie città e i piccoli borghi.

Ma, anche qui, dobbiamo superare vecchi steccati culturali che la crisi stessa ha spazzato via: senza alcuni (pochi) grandi sistemi urbani competitivi a livello globale, tutta l'economia del Paese è destinata al declino. E con essa, l'intero tessuto straordinario di centri medi e piccoli.

Le politiche per la casa

Le coordinate di una politica per la casa adeguata al momento attuale sono:
oggi più che mai le sue finalità di **difesa del reddito**, e quindi di **coesione** e di **tenuta sociale**;
la tutela dell'ambiente e il **“non consumo” di territorio**.

I capitoli di una politica di questo tipo sono più di uno. Alcuni già aperti, altri che dovremo costruire nei prossimi mesi facendo anche ricorso alla risorsa della “fantasia sociale”, quanto mai necessaria in momenti come l'attuale.

IMU

Ritengo che l'abitazione principale, dove risiede stabilmente il nucleo familiare, perché non produce un reddito, bensì costituisce un bene primario inviolabile per la sicurezza familiare, non debba essere assoggettata al pagamento dell'IMU; in tal senso si rende necessaria la revisione del regime di applicazione dell'imposta.

In tale ottica, si ritiene inoltre considerare un concetto “ampio” di “prima casa” non strettamente vincolato al binomio proprietario/prima abitazione. Ci sono casi, come le abitazioni popolari appartenenti agli ex IACP o alle Cooperative a proprietà indivisa, che dovranno essere considerati dall'esenzione del pagamento dell'imposta, anche se in questi casi il proprietario, l'Istituto o la Cooperativa, non coincide con il soggetto che vive nell'unità immobiliare.

Infatti, proprio in questo momento di crisi, si rende ancor più necessario sostenere, escludendo dal pagamento di ulteriori tasse, gli ex IACP e le Cooperative edilizie che forniscono abitazioni a famiglie appartenenti al ceto meno abbiente.

Inoltre, anche se fuori da questo ambito, riveste però un analogo carattere di emergenza socioeconomica il problema dell'esenzione dall'IMU per tre anni sull'invenduto a favore dei costruttori.

Ristrutturazioni

Un ulteriore aspetto molto importante è anche quello relativo al miglioramento dei fabbricati esistenti, sia sotto l'aspetto strutturale sia per quanto riguarda il loro rendimento energetico. Per questo scopo sarà importante prevedere la proroga degli incentivi fiscali che scadranno il prossimo 30 giugno 2013.

Questi benefici consistono nella previsione di una detrazione dall'imposta lorda del 50% per le spese sostenute per **interventi di ristrutturazione edilizia** fino ad un ammontare complessivo non superiore a 96.000 euro per unità immobiliare e detrazioni del 55% per interventi volti al **miglioramento energetico degli edifici**.

Se non si interviene con una proroga, a partire dal 1° luglio 2013 tornerà in vigore la normativa ordinaria, che prevede la detrazione del 36% (in luogo del 50%) e per un ammontare complessivo di 48.000 euro (e non 96.000) per gli interventi di ristrutturazione edilizia.

Senza la proroga, invece, l'applicazione dell'autonoma detrazione del 55% per il miglioramento energetico degli edifici cesserà definitivamente al 30 giugno 2013, e soltanto per alcuni interventi finalizzati al conseguimento del risparmio energetico si ritornerà al regime ordinario (36%).

Dette detrazioni, oltre a favorire il miglioramento delle costruzioni esistenti, consentiranno un incremento di lavori e conseguentemente dell'offerta lavorativa.

Inoltre, occorrerà prevedere – a un anno dal terremoto dell’Emilia – una particolare agevolazione per **l’adeguamento antisismico** degli immobili.

La “sostituzione edilizia”

Occorrerà ideare uno strumento normativo in grado di agevolare – laddove sussistano determinate condizioni di particolare valore sociale – la demolizione e ricostruzione, di immobili, senza consumo di suolo e secondo criteri ambientalmente ed energeticamente virtuosi.

Nuovi strumenti finanziari (bond) per l’accesso di imprese e famiglie a mutui immobiliari.

Sono da mesi allo studio misure per riaprire i canali del credito a famiglie e imprese che rischiano di rimanere schiacciate dagli effetti del *credit crunch*.

IL RAPPORTO CON L'UNIONE EUROPEA

Questo Governo avverte la esigenza di un confronto nuovo con la Unione Europea, un confronto basato sul misurabile impegno del nostro Paese nella realizzazione di strategie e di scelte che riguardano essenzialmente interventi che non hanno una mera valenza e funzione nazionale ma sovra nazionale. Posso assicurarvi che mai in passato il nostro Paese aveva tentato un simile approccio.

Il ricorso allo strumento della “golden rule”

Quello che vorrei dire, dalla specifica posizione di Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, è che l'Italia non deve andare a Bruxelles solo a contrattare margini di manovra su debito e deficit, ma per affermare il ruolo imprescindibile dell'Italia e del Mediterraneo nella geoeconomia del continente europeo.

Ma questo lo potremo fare da una posizione di forza molto maggiore se saremo credibili nella realizzazione del Core network delle Reti europee. Se – sulle scelte davvero strategiche - faremo la nostra parte fino in fondo e ci dimostreremo non solo affidabili, ma in grado di occupare una posizione di eccellenza. Quindi su alcune opere, superprioritarie, ci devono essere garanzie ferree sulle risorse e sui **tempi di realizzazione**. Ci deve essere un impegno straordinario del Governo e del Presidente del Consiglio. Poiché passa da qui il recupero di credibilità - e quindi di spazio negoziale - in Europa (a partire dalla *golden rule*) tutto il sistema-paese deve funzionare, almeno in questo ristretto ambito, al livello delle esperienze europee più avanzate. Ci vuole unitarietà di indirizzo, almeno su questo e bisogna metterci in condizioni di dire a Bruxelles date sicure entro cui alcuni nodi e archi di rete saranno completati.

La utilizzazione dei dati relativi agli investimenti realizzati, in corso di realizzazione, da realizzare come strumento per ribadire il ricorso allo strumento della “golden rule” a scala comunitaria.

Fino ad un anno fa la Unione Europea non aveva definito una **“rete di interesse europeo prioritario”**, una rete, cioè, definita **“core network”** e, quindi, non esisteva, a scala comunitaria un chiaro

riconoscimento della essenzialità sovranazionale di determinati interventi infrastrutturali.

Fino ad un anno fa la Unione Europea, ed in particolare per l'ECOFIN, non avevano mai condiviso la ipotesi di **“non far gravare sugli investimenti infrastrutturali di rilievo comunitario i vincoli di Maastricht”** in particolare evitare l'incidenza di tali opere sul debito pubblico compromettendo in tal modo la clausola che impone il debito pubblico al di sotto del 3% del PIL.

Oggi oltre ad un atteggiamento diverso di molti Paesi della Unione Europea, la stessa ECOFIN sta rivedendo l'approccio vissuto in passato. Ebbene, per raggiungere una simile finalità, ho ritenuto urgente produrre un documento da cui si evinca in modo chiaro quale sia stato e quale sia attualmente l'impegno finanziario del nostro Paese su interventi che rivestono, a tutti gli effetti, rilevanza comunitaria.

Tale lavoro, in parte già presente nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2014 – 2016 approvato il giorno 8 maggio dal Parlamento, mette chiaramente in evidenza che dei 70 interventi del Programma delle Infrastrutture Strategiche, interventi avviati sin dal 2002 con le risorse della Legge Obiettivo, oltre l'85% (**66 interventi su 72 interventi chiave del Programma delle Infrastrutture Strategiche della legge Obiettivo**) è relativo ad interventi ubicati sui 4 Corridoi o sui nodi logistici comunitari ultimamente definiti **“core network”**, cioè, ribadisco, come interventi prioritari per la Unione Europea.

In particolare ad oggi il nostro Paese ha realizzato interventi per **35,8 miliardi di €**, ha in corso lavori per **33,7 miliardi di €** e possono essere avviati in futuro interventi per circa **73 miliardi di €**. Potremmo, quindi, da un lato invocare una deroga alla soglia del 3% prima richiamata e, al tempo stesso, chiedere che gli investimenti ubicati sui Corridoi Comunitari (core network) realizzati, in corso e da avviare, non siano considerati come debito pubblico e quindi non gravino sui vincoli di Maastricht.

IL RAPPORTO CON LE REGIONI E LA RIFORMA DELLE ISTITUZIONI

Un nuovo rapporto con le Regioni e con gli Enti locali

Un nuovo rapporto con le Regioni e con le grandi realtà urbane. Per quanto concerne le Intese Generali Quadro con tutte le Regioni relative all'attuazione degli interventi previsti dalla Legge Obiettivo, ho tentato, analizzando le varie Intese Generali Quadro e i relativi Atti Aggiuntivi già sottoscritti, di individuare, per ogni singola realtà territoriale, l'azione strategica più forte, quasi l'**invariante che, in modo obbligato, sia l'organo centrale che l'organo locale, devono porre come obiettivo obbligato in ogni scenario strategico.**

In questo primo approccio è emerso una chiara interazione non solo tra la dimensione locale e quella nazionale ma, soprattutto, tra la dimensione locale e quella comunitaria ed internazionale.

Questa prima analisi mi ha davvero rincuorato in quanto testimonia che il nostro Paese ha una visione strategica non provinciale e possiede anche una carica programmatica di lungo e medio periodo che altri Paesi della Unione Europea, anche quelli considerati all'avanguardia nel processo pianificatorio, non possiedono.

Il tema del rapporto con le Regioni, ne introduce un altro, di più ampio respiro che è quello della cooperazione territoriale.

È il momento di fondare le strategie nazionali di crescita su una *governance* multilivello, fondata, da un lato, sul supporto statale alla realizzazione delle infrastrutture di trasporto e logistiche, e, dall'altro, sulla partecipazione delle autorità locali e regionali all'elaborazione e all'attuazione delle strategie macroregionali, al fine di rafforzarne la titolarità ai livelli locale e regionale.

Potrà sembrare scontato il riferimento che opero ad una visione che oggi si ama definire come "glocal", ma ritengo che il punto di partenza debba essere proprio questo: l'interazione tra il livello locale e la visione globale, unica dinamica, a mio avviso, veramente pagante per costruire scenari di concreto sviluppo e di reale crescita del territorio.

È assolutamente necessario che, in tale prospettiva, si debba giungere a creare una *governance* multilivello meno litigiosa e più integrata - depurata delle troppe norme di differente rango che si sovrappongono - efficace ed in grado raggiungere adeguati livelli di efficienza e competitività imposti dai processi di globalizzazione.

Un'ultima annotazione, sempre con riguardo al sistema di interazione con le realtà territoriali, debbo necessariamente dedicarla a quei registrati fenomeni, purtroppo sempre più diffusi, di ostruzionismo alla realizzazione di opere che interessano l'intera collettività, il più delle volte da tutti riconosciute come necessarie, ma la cui concreta esecuzione è spesso condizionata ed interdetta da sterili ed infondati interessi localistici.

In tal senso è doveroso, da parte di tutte le Istituzioni, sia a livello centrale che territoriale, porre in essere gli indispensabili meccanismi di **consultazione pubblica**, ponendo in essere efficaci campagne comunicative, informando costantemente ed in maniera trasparente la cittadinanza interessata, consultandola e raggugiandola preventivamente delle ragioni e dei benefici che possono derivare dal compimento dei lavori, benefici che, nella quasi totalità dei casi, compensano abbondantemente disagi temporalmente e territorialmente circoscritti.

Infine rientra in questo capitolo l'azione che intendo sviluppare per varare una sorta di **"golden rule" di scala nazionale**: una battaglia politica e culturale per l'esclusione dal patto di stabilità interno delle spese per **infrastrutture locali**, che - al pari e forse ancora di più delle grandi opere - costituiscono uno degli assi portanti dello sviluppo e della crescita.

La riforma delle istituzioni e la semplificazione normativa

Questa azione organica che il Governo intende intraprendere non può essere slegata da un contestuale processo riformatore della Costituzione.

Le scelte operate a suo tempo necessitano di una profonda analisi, anche alla luce delle ripetute pronunce della Corte Costituzionale riguardanti la portata dell'articolo 117, essendosi registrati taluni profili di criticità che hanno in parte inciso sull'efficienza e sulla trasparenza del processo decisionale in materia di grandi reti e nodi infrastrutturali. Non meno determinante, al riguardo, dovrà essere l'azione incentrata sulla

riforma della Pubblica Amministrazione, e ciò al precipuo scopo di dare impulso e vitalità ad una società che, in alcuni settori, appare di fatto bloccata.

Il complesso ed articolato mondo delle infrastrutture (imprese, gestori e utenti dei servizi) ha insomma bisogno di affrancarsi da quegli ostacoli, anche di natura burocratica e procedimentale, che ingessano il settore e che, di fatto, costituiscono elemento interdittivo alla crescita di competitività del Paese

Vi è l'impellente necessità di varare provvedimenti atti a tutelare il "risultato" dell'azione amministrativa, responsabilizzando compiutamente sia l'amministrazione pubblica che la politica. A mero titolo di esempio: non ha senso parlare di tutela ambientale come fine, perché separando ambiente ed energia si marginalizza la green economy.

Questa azione organica che il Governo intende intraprendere non può, però, essere slegata da un contestuale **processo riformatore della Costituzione e di semplificazione dell'intero ordinamento**.

Non si tratta solo dell'art. 117, dove alcuni evidenti errori hanno avuto un effetto assai negativo sulla efficienza e trasparenza del processo decisionale in materia di grandi reti e nodi infrastrutturali, ma di una riforma graduale ma sostanziale di molte procedure, istituti e strutture della Pubblica Amministrazione.

Quanto alla riforma costituzionale, sarebbe miope pensare che la si debba intraprendere solo per superare delle criticità del sistema politico, cioè delle sue istituzioni e del suo ceto: la riforma costituzionale è **la condizione necessaria per ridare vitalità ad una società bloccata**.

Il complesso ed articolato mondo delle infrastrutture (imprese, gestori e utenti dei servizi) subisce quotidianamente gli effetti di un gioco di veti reciproci, nel quale sopravvivono oramai solo i percettori di rendite di posizione. La Pubblica Amministrazione, nella sua più vasta articolazione funzionale, si specializza, progressivamente, nel porre ostacoli al "fare", **ostacoli alla trasformazione delle intuizioni progettuali in opere compiute**.

Dobbiamo avere il coraggio di ammettere che le leggi, a partire dalla Costituzione, ancora non tutelano il "risultato" dell'azione amministrativa, e quindi deresponsabilizzano sia l'amministrazione che la politica.

Non affrontare, quindi, il tema della riforma della Costituzione significa compromettere direttamente il respiro strategico e programmatico del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La riforma delle istituzioni deve poi procedere parallelamente e trovare sostanza nella **modernizzazione della amministrazione**.

Il Ministero proseguirà' in quell'opera di **razionalizzazione della committenza in materia di opere pubbliche**, avviato con il DL 201 del 2011 in materia di stazione unica appaltante.

Più in generale, non intendiamo limitarci a fare norme di accelerazione procedurale (troppo spesso destinate a rimanere non applicate o ad essere eluse). Dobbiamo avere il coraggio di incidere **sulla sostanza delle posizioni giuridiche**. Cioè abbandonare vecchi percorsi, basati su un eccesso di autorizzazioni preventive. Queste procedure non stanno lì per caso, ma hanno un senso logico e una ragione storica: derivano infatti da due presupposti:

- da un lato una **presunzione di dannosità sociale dell'impresa economica**. Che è una convinzione che ancora è diffusa nel nostro Paese (più che in altri), ma che con il tempo perde, fortunatamente, progressivamente consensi;
- dall'altro la forte **presenza che lo Stato ha avuto** – in passato – **nei processi economici**. E che oggi non ha più.

Ciò è molto ben visibile nella **materia degli appalti pubblici**: è evidente che laddove le opere pubbliche si fanno interamente con finanza pubblica, è naturale che tutta l'impalcatura giuridica e contabile risponda a un principio di rigido controllo da parte del soggetto finanziatore. Ma la stessa impalcatura diventa un macigno arcaico se, per fare le opere pubbliche, i finanziamenti vanno chiesti a soggetti privati. Basti vedere i dati del *Project finance*, non solo in UK o Olanda, ma ormai anche in Francia e Germania e confrontarli con quelli italiani per capire che il gap è di tipo strutturale. Cioè, affonda le sue radici nei sistemi giuridici dei differenti Paesi. Se osserviamo la realtà di un Paese che viene spesso citato in questi anni per i suoi notevoli successi economici – **la Turchia** (è di alcuni giorni fa la notizia di un nuovo upgrading da parte delle agenzie di rating) – registriamo come uno dei segreti delle sue performance sia stata **la riforma radicale del codice commerciale**.

Il Ministero segue con molta attenzione il processo di modifica in atto delle direttive europee sui contratti pubblici e ha ben presente l'accurato lavoro svolto - nella fase finale della passata legislatura - dall'VIII Commissione sulle due proposte relative agli **appalti** e alle **concessioni** con l'ampio ciclo di audizioni e con i due documenti finali.

Oggi, la crisi, accelera i tempi della presa di coscienza di questi problemi “epocali” per il nostro Paese. E dovrebbe spianare la strada a chi intende affrontarli sul serio. Riprendo – a questo proposito - **le parole del Presidente del Consiglio, Enrico Letta**, pronunciate davanti al Parlamento lo scorso 29 aprile: *“Tutta l’impresa italiana, per crescere, ha bisogno di più semplicità, di un’alleanza tra la pubblica amministrazione e la società, senza tollerare le sacche di privilegio. La burocrazia non deve opprimere la voglia creativa degli italiani ed è per questo che bisognerà rivedere l’intero sistema delle autorizzazioni. Bisogna snellire le procedure e avere fiducia in chi ha voglia di investire, creare, offrire posti di lavoro”*.

Viene prospettata, in questo passaggio, una vera e propria rivoluzione copernicana. Non so se questo Governo sarà in grado di farla. Ma è certo che questo passaggio del discorso del Presidente del Consiglio mette il dito su una piaga vera. E che fino a che non si riuscirà a fare questo salto qualitativo gli ostacoli alla crescita finiranno sempre col prevalere sulle misure che qualunque Governo riuscirà ad adottare.

È difficile prevedere quanto riusciremo ad avvicinarci a questo modello, ma sono certo che il carattere “riformista” del Governo sarà misurato anche dalla serietà che sapremo dimostrare su questo versante.

ALLEGATO 0

SINTESI DELLE AZIONI PRIORITARIE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI NEI PRIMI 100 GIORNI DI ATTIVITÀ

INIZIATIVE PROGRAMMATICHE

- Quadro definitivo delle proposte approvate dall'Unione Europea in merito alle Reti TEN – T e prospettazione delle linee strategiche che si intende perseguire per ottimizzare al massimo il trasferimento delle risorse del Fondo delle Reti TEN – T su opere ubicate sui corridoi e sui nodi comunitari presenti nel nostro Paese
- Linee generali di assetto della organizzazione logistica (approvazione da parte del CIPE di un apposito Master Plan della Logistica)
- Linee generali che caratterizzeranno l'aggiornamento dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza che il Governo dovrà varare entro il 15 settembre.
- Piano Aeroporti

INIZIATIVE NORMATIVE

- Varo da parte del Consiglio dei Ministri del Disegno di Legge di ratifica del trattato italo francese per la realizzazione del nuovo tunnel ferroviario lungo l'asse Torino – Lione. Provvedimento pronto e supportato finanziariamente
- Agevolazioni per le ristrutturazioni edilizie finalizzate all'incentivazione della bio-edilizia, all'adeguamento antisismico, al miglioramento energetico degli edifici.
- Riformulazione della Legge di riforma della portualità e della interportualità
- Definizione di un organismo unitario preposto alla sicurezza nelle varie modalità di trasporto (mare, ferrovia, strada e aereo)
- Azioni mirate alla riqualificazione dei sistemi urbani attraverso una

rilettura integrale delle iniziative legate al Piano Casa, al Piano Città,

- **ai Piani di Mobilità urbana e identificazione di strumenti organici di riassetto funzionale delle città attraverso la predisposizione di una Legge quadro sul governo del territorio**

- **Proposta mirata ad una rivisitazione della Legge Obiettivo**

Non possiamo sottovalutare il rilevante lavoro svolto negli ultimi dieci anni nella infrastrutturazione organica del nostro Paese. Una infrastrutturazione che per oltre il 90% ha riguardato infrastrutture ubicate sui Corridoi Comunitari. Nel nostro Paese nell'ultimo decennio si sono realizzati interventi, attraverso la Legge Obiettivo, per oltre 36 miliardi di € e sono in corso opere per oltre 33 miliardi di €. Quindi un bilancio positivo della legge Obiettivo, tuttavia questo Governo è in grado di affrontare, in modo critico, alcune scelte compiute dalla Legge Obiettivo, questo Governo per la sua eccezionale configurazione politica può **avviare una seconda fase della infrastrutturazione organica del Paese.**

Una fase distinta dalla prima in quanto la prima ha essenzialmente riguardato la definizione e la realizzazione delle reti fondamentali del Paese (strade e ferrovie) e meno quelle relative ai nodi logistici ed ai nodi urbani.

La seconda fase, invece dovrà essenzialmente riguardare la funzionalità e la efficienza dei nodi.

INIZIATIVE AMMINISTRATIVE E PROCEDURALI

- **Coordinamento e accelerazione dell'insieme di interventi di manutenzione delle reti e integrazione con le altre iniziative – anche rientranti nella competenza di altri Ministeri - finalizzate alla manutenzione del territorio**
- **Proposta organica per l'applicazione della "golden rule" alle opere ubicate sui corridoi e sui nodi definiti "core network" dalla stessa Unione Europea**
- **Avvio dell'Autorità dei Trasporti**
- **Definizione dell'accordo con l'Austria per la realizzazione del nuovo tunnel del Brennero**
- **Attuazione delle norme sulla defiscalizzazione di opere realizzate in partenariato pubblico – privato.**
- **Sblocco delle Delibere del CIPE relative a progetti approvati nelle ultime sedute del 2012 e nelle sedute del 2013 e ancora ferme o al Ministero dell'Economia e delle Finanze o alla Corte dei Conti. Trattasi di 30 Delibere che allego alla mia relazione (Allegato 1)**
- **Interventi da sottoporre al CIPE nella prima seduta (prima decade di giugno), trattasi di interventi già istruiti dalla Struttura Tecnica di**

Missione e già inoltrati al Dipartimento per la Programmazione Economica della Presidenza del Consiglio (DIPE) preposta alla formalizzazione degli atti da sottoporre al CIPE. (Allegato 2)

- **Interventi da sottoporre al CIPE nella seconda seduta (terza decade di giugno) (Allegato 3)**

INIZIATIVE OPERATIVE

- **Accelerazione nella realizzazione delle opere del Programma delle Infrastrutture Strategiche approvate dal CIPE.**
 - **Se già cantierate, intensificare l'avanzamento dei lavori in modo da produrre più Stati di Avanzamento Lavori**
 - **Se in fase di aggiudicazione, accelerare le procedure di affidamento**
 - **Se in fase di progettazione esecutiva, approfondire i motivi dei ritardi e qualora non dovessero esserci adeguate garanzie per la reale cantierizzazione delle opere trasferire le risorse in un Fondo Revoche, utilizzando quanto previsto dall'articolo 32 della Legge 111/2011. Le risorse previste in tale Fondo potranno essere assegnate ad altri interventi**
- **Aggiornamento sullo stato di avanzamento del Piano del Sud (Delibera CIPE n. 62 del 3 agosto 2011) e approfondimento sui Contratti Istituzionali di sviluppo già sottoscritti relativi alle opere:**
 - **Asse viario Olbia – Sassari**
 - **Asse ferroviario AV/AC Napoli – Bari**
 - **Velocizzazione asse ferroviario Salerno – Reggio Calabria**
 - **Asse ferroviario Messina – Catania – Palermo**
- **Stato di avanzamento del Piano dell'Edilizia Scolastica con prospettazione di atti normativi ed amministrativi mirati a rendere più incisiva la intera operazione rendendo immediatamente disponibili le risorse già stanziare dal CIPE con delibera 20.1.2012 n.6 di 259 milioni di € e le cui convenzioni con gli Enti locali sono già stipulate (trattasi di 1.809 interventi che si aggiungono ai 1.706 interventi già avviati per un valore di circa 358 milioni di €).**
- **Stato di avanzamento del Piano Carceri, di intesa con il Ministro della Giustizia, con una rivisitazione sostanziale delle modalità attuative del Piano stesso**

ALLEGATO 1**STATO DELLE DELIBERE APPROVATE DAL CIPE NELLE SEDUTE DELL'ULTIMO SEMESTRE 2012 E DEL PRIMO TRIMESTRE 2013**

<u>DATA</u>	<u>NR.</u>	<u>ARGOMENTO</u>	<u>UFFICIO</u>	<u>SITUAZIONE</u>
11/07/2012	69	<u>ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA TRA ANAS S.P.A. E A.T.I.V.A. S.P.A. REQUISITI DI SOLIDITA' PATRIMONIALE)</u>	NARS Ufficio II - Serv. 1	firmata dal Presidente del Consiglio in data 16/11/2012
11/07/2012	70	<u>ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA TRA ANAS S.P.A. E SOCIETA' DI PROGETTO "AUTOSTRADA ASTI-CUNEO S.P.A.". REQUISITI DI SOLIDITA' PATRIMONIALE</u>	NARS Ufficio II - Serv. 1	firmata dal Presidente in data 16/11/2012
11/07/2012	71	<u>ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA TRA ANAS S.P.A. E SOCIETA' "MILANO SERRAVALLE-MILANO TANGENZIALI, P.A.". REQUISITI DI SOLIDITA' PATRIMONIALE</u>	NARS Ufficio II - Serv. 1	firmata dal Presidente in data 16/11/2012
11/07/2012	72	<u>ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA TRA ANAS S.P.A. E SOCIETA' "SATAP S.P.A. - TRONCO A4". REQUISITI DI SOLIDITA' PATRIMONIALE</u>	NARS Ufficio II - Serv. 1	firmata dal Presidente in data 16/11/2012
11/07/2012	73	<u>ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA TRA ANAS S.P.A. E SOCIETA' SATAP. - TRONCO A21.P.A. REQUISITI DI SOLIDITA' PATRIMONIALE</u>	NARS Ufficio II - Serv. 1	firmata dal Presidente in data 16/11/2012
03/08/2012	86	P.I.S. (LEGGE 443/2001) COMPLETAMENTO CORRIDOIO TIRRENICO MERIDIONALE A12 - APPIA E BRETELLA AUTOSTRADALE CISTERNA VALMONTONE TRATTO A12 CIVITAVECCHIA - TOR DE' CENCI	Ufficio II - Serv. 1	inviata alla registrazione della C.d.C. in data 22/02/2013 arrivato rilievo in data 18/03/2013
26/10/2012		<u>RIPROGRAMMAZIONE DEL FONDO</u>	Ufficio II	REGISTRATA

	97	<u>INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE E DI INTERESSE STRATEGICO DI CUI ALL'ART. 32, COMMA 1, DEL DECRETO-LEGGE N. 98/2011 E ASSEGNAZIONE RISORSE ALL'AUDITORIUM DI FIRENZE</u>	- Serv. 1	
26/10/2012	98	<u>P.I.S. (L. 443/2001). HUB PORTUALE RAVENNA. APPROF. CANALI CANDIANO/BAIONA, ADEG. BANCHINE, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI, UTILIZZO MATERIALE ESTR. IN ATTUAZ. AL P.R.P. 2007: APPROVAZ. PROG. PREL. 1 FASE E ASSEGN. FINANZ. 60 M.ni EURO</u>	Ufficio II - Serv. 1	IN CORSO DI REGISTRAZIONE
26/10/2012	99	<u>S.S 106 "JONICA". MEGALOTTO 2 DA SIMERI CRICHI E SQUILLACE E DALLO SVINCOLO DI GERMANETO ALL'INNESTO CON LA S.S. 280 DEI DUE MARI: ASSEGNAZIONE FINANZIAMENTO DI 33,2 MILIONI DI EURO</u>	Ufficio II - Serv. 1	REGISTRATA
26/10/2012	100	<u>METROPOLITANA LEGGERA AUTOMATICA METROBUS DI BRESCIA. PRIMO LOTTO FUNZIONALE "PREALPINO-S.EUFEMIA":ASSEGNAZIONE FINANZIAMENTO DI 22,7 MILIONI DI EURO</u>	Ufficio II - Serv. 1	IN CORSO DI REGISTRAZIONE
26/10/2012	101	<u>INTERECONNESSIONE TRA LA FERROVIA TORINO - CERES E IL PASSANTE DI TORINO IN CORRISPONDENZA DELLA STAZIONE DI REBAUDENGO APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO</u>	Ufficio II - Serv. 1	IN CORSO DI REGISTRAZIONE

XVII LEGISLATURA - VIII COMMISSIONE - SEDUTA DEL 21 MAGGIO 2013

26/10/2012	102	<u>PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001): COMPLETAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO E DELLA FILOVIARIZZAZIONE DELLE LINEE PORTANTI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI BOLOGNA. APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE</u>	Ufficio II - Serv. 1	IN CORSO DI REGISTRAZIONE
26/10/2012	103	<u>Quadruplicamento della linea Fortezza - Verona, Lotto 1 "Fortezza - Ponte Gardena", Sub-Lotto funzionale "Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente": approvazione del progetto definitivo</u> <u>RITIRATA DALLA CORTE SU PROPOSTA MIT PROT. 2935 DEL 28/1/2013</u>	Ufficio II - Serv. 1	RITIRATA POI REGISTRATA CON NUMERO 4/2013
26/10/2012	106	<u>SCHEMA DI CONVENZIONE PER LA GESTIONE DELL'AUTOSTRADA PIACENZA-CREMONA-BRESCIA (A21) E PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVI INVESTIMENTI</u>	NARS Ufficio II - Serv. 1	IN CORSO DI REGISTRAZIONE
26/10/2012	109	<u>Relazione di monitoraggio al 30 settembre 2011 del Programma di accelerazione del "Programma infrastrutture strategiche" (delibere CIPE nn. 21/2004 e 98/2005)</u>	Ufficio II - Serv. 1	firmata del Presidente in data 10/12/2012 PER CONOSCENZA NO G.U.
26/10/2012	123	<u>Relazione sull'attività svolta nell'anno 2011 dal NARS (Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei servizi di pubblica utilità)</u>	NARS Ufficio II - Serv. 1	firmata del Presidente in data 20/12/2012 NO CORTE DEI CONTI NO G.U.
11/12/2012	126	<u>Riprogrammazione del Fondo infrastrutture stradali e ferroviarie e di interesse strategico di cui all'art. 32,</u>	Ufficio II - Serv. 1	

XVII LEGISLATURA - VIII COMMISSIONE - SEDUTA DEL 21 MAGGIO 2013

		<u>comma 1, del decreto legge n. 98/2011. Imputazione riduzione di spesa</u>		REGISTRATA
11/12/2012	127	<u>Metropolitana di Roma - Linea C: definizione della controversia tra Roma Metropolitane S.r.l. e Metro C S.p.A.</u>	Ufficio II - Serv. 1	inviata alla registrazione della C.d.C. in data 20/03/2013
11/12/2012	129	<u>PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001) SCHEMI IDRICI REGIONE SICILIA - ACQUEDOTTO MONTESCURO OVEST (CUP J15F04000050004) MODIFICA SOGGETTO AGGIUDICATORE</u>	Ufficio II - Serv. 1	REGISTRATA
11/12/2012	130	<u>PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001) METROPOLITANA LEGGERA AUTOMATICA METROBUS DI BRESCIA 1° LOTTO FUNZIONALE PREALPINO - S.EUFEMIA. MODIFICA SOGGETTO AGGIUDICATORE</u>	Ufficio II - Serv. 1	REGISTRATA
11/12/2012	131	<u>AEROPORTO DI CAGLIARI CONTRATTO DI PROGRAMMA ENAC - SOGAER 2012-2015</u>	Ufficio II - Serv. 1 NARS	REGISTRATA
21/12/2012	136	<u>Parere sul X° Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica per gli anni 2013 - 2016</u>	Ufficio II - Serv. 1	REGISTRATA
21/12/2012	137	<u>Riprogr.ne Fondo infrastrutture stradali e ferroviarie di interesse strategico art.32, c.1, D.L. 98/2011. Assegnazione programmatica risorse Fondo revoche art.32, c.6, D.L. 98/2011. Assegnazione residui lett. F) cap. 7060 Min. infrastrutture e trasporti</u>	Ufficio II - Serv. 1	REGISTRATA
21/12/2012	138	<u>CONTRATTO SERVIZI DI TRASPORTO MERCI DI</u>	NARS Ufficio II	REGISTRATA

XVII LEGISLATURA - VIII COMMISSIONE - SEDUTA DEL 21 MAGGIO 2013

		<u>INTERESSE NAZIONALE A REGIME DI OBBLIGO DI SERVIZIO PUBBLICO PER IL PERIODO 2009-2014 TRA MINISTERO INFRASTRUTTURE TRASPORTI, DI CONCERTO CON MINISTERO ECONOMIA E FINANZE, E LA SOCIETA' TRENITALIA S.P.A.</u>	- Serv. 1	
21/12/2012	139	<u>Ripartizione del fondo per le infrastrutture portuali (art. 4, commi 6, 7 e 8, del D.L. n. 40/2010, convertito dalla legge n. 73/2010 e successive modificazioni)</u>	Ufficio II - Serv. 1	REGISTRATA
21/12/2012	140	<u>PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). NUOVO COLLEGAMENTO SOTTOMARINO A 500 KV IN CORRENTE CONTINUA "SAPEI" DALLA SARDEGNA ALLA PENISOLA ITALIAN</u>	Ufficio II - Serv. 1	REGISTRATA
18/02/2013	1	<u>DIRETTIVA IN MATERIA DI ATTUUAZIONE DELLE MISURE DI COMPENSAZIONE FISCALE PREVISTE DALL'ARTICOLO 18 DELLA LEGGE N. 183/2011</u>		Inviata al Ministero dell'Economia e delle Finanze il 28.3.2013
18/02/2013	2	<u>PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001) ITINERARIO NAPOLI - BARI 1^ TRATTA: VARIANTE ALLA LINEA NAPOLI - CANCELLO APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE</u>		Tornata dal MEF in data 18/4/2013 (con osservazioni)
18/02/2013	3	<u>PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001) ITINERARIO NAPOLI - BARI 1^ TRATTA: CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA - NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI</u>		Tornata dal MEF in data 23/4/2013 (con osservazioni)

XVII LEGISLATURA - VIII COMMISSIONE - SEDUTA DEL 21 MAGGIO 2013

		<u>APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE</u>	
18/02/2013	4	<u>PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001) PASSANTE FERROVIARIO DI MILANO: FERMATA FORLANINI APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO</u>	Inviata alla firma del Presidente in data 24/4/2013
18/02/2013	5	<u>PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001) POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA: GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO NUOVA ARTICOLAZIONE IN LOTTI COSTRUTTIVI AUTORIZZAZIONE DEL II LOTTO COSTRUTTIVO E FINANZIAMENTO MODIFICA DEL SOGGETTO AGGIUDICATORE</u>	Inviata alla firma del Presidente in data 24/4/2013
18/02/2013	6	<u>PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001) POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA: ACCESSO SUD A GALLERIA BRENNERO QUADRUPPLICAMENTO LINEA FORTEZZA VERONA LOTTO 1 FORTEZZA - PONTE GARDENA SUBLOTTO FUNZIONALE FLUIDIFICAZIONE TRAFFICO ED INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO</u>	REGISTRATA
18/02/2013	7	<u>RIPROGRAMMAZIONE "FONDO INFRASTRUTTURE FERROVIARIE (OPERE INTERESSE STRATEGICO NONCHÉ INTERVENTI DI CUI ALL'ART.6 LEGGE 29.11.1984 N. 798 DI CUI ALL'ART. 32 COMMA 1 DEL D.L. 98/2011 E S.M.I. INTEGRAZIONE E RIMODULAZIONE ANNUALITÀ ASSEGNAZIONE MIBAC</u>	Inviata alla firma del Presidente in data 22/4/2013

XVII LEGISLATURA - VIII COMMISSIONE - SEDUTA DEL 21 MAGGIO 2013

		(DELIBERA 137/2012)		
18/02/2013	8	RIPROGRAMMAZIONE "FONDO INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE OPERE DI INTERESSE STRATEGICO nonché PER INTERVENTI DI CUI ALL'ART.6 LEGGE 279/1984 DI CUI ALL'ART. 32 COMMA 1 DEL DECRETO LEGGE 98/2011 E S.M.I. ASSEGNAZIONE RISORSE PER INTERVENTI SALVAGUARDIA VENEZIA DI CUI ALL'ART.6 LEGGE 798/1984		Inviata alla firma del Presidente in data 19/4/2013
18/02/2013	9	ADEGUAMENTO TECNOLOGICO E INFRASTRUTTURALE PER L'INCREMENTO DELLE PRESTAZIONI E DELL'AFFIDABILITÀ DELLA LINEA FERROVIARIA BATTIPAGLIA - REGGIO CALABRIA: APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO		Inviata alla firma del Segretario in data 29/4/2013
08/03/2013	11	ADEGUAMENTO TECNOLOGICO E INFRASTRUTTURALE PER L'INCREMENTO DELLE PRESTAZIONI E DELL'AFFIDABILITÀ DELLA LINEA FERROVIARIA BATTIPAGLIA - REGGIO CALABRIA APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO		Inviata al MEF in data 17/4/2013
08/03/2013	12	AZIENDA TRASPORTI MILANO (ATM): ACQUISTO MATERIALE ROTABILE PER LA METROPOLITANA DI MILANO		Inviata al MEF in data 10/4/2013
18/03/2013	13	ASSEGNAZIONE AD ANAS SPA RISORSE ANTICIPATE PER GLI INTERVENTI NELLA LAGUNA VENEZIA (LEGGE 228/2012 COMMA 188).		Tornata dal MEF in data 23/4/2013 (con osservazioni)
18/03/2013	20	OPERE FINALIZZATE AD ASSICURARE L'EFFICIENZA DEI COMPLESSI IMMOBILIARI SEDI		Inviata alla firma del Presidente in data 24/4/2013

XVII LEGISLATURA - VIII COMMISSIONE - SEDUTA DEL 21 MAGGIO 2013

		ISTITUZIONALI DEI PRESIDI CENTRALI PER SICUREZZA STRATEGICA DELLO STATO E DELLE OPERE CULTURALI LA CUI RILEVANZA TRASCENDE I CONFINI NAZIONALI;		
18/03/2013	21	ASSE AUTOSTRADALE VALDASTICO NORD - LOTTO 1: APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE		Inviata al MEF in data 24/4/2013
18/03/2013	22	SCHEMA DI CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012 - 2014 PARTE SERVIZI TRA IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) S.p.A.		Tornata dal MEF in data 23/4/2013 (con osservazioni)
18/03/2013	23	CONTRATTO DI PROGRAMMA ANAS 2013		Inviata al MEF in data 3/4/2013
18/03/2013	24	RIMODULAZIONE PROGRAMMA "OPERE PICCOLE E MEDIE MEZZOGIORNO" E ASSEGNAZIONE RISORSE PER "CITTÀ DELLA SCIENZA" DI NAPOLI:		Inviata al MEF in data 12/4/2013
18/03/2013	25	LEGGE N. 211/1992: INTERVENTI NEL SETTORE DEI TRASPORTI RAPIDI DI MASSA: RIMODULAZIONE INTERVENTI E UTILIZZO RIBASSI DI GARA COMUNI BOLOGNA E PALERMO LEGGE 133/2008		Inviata al MEF in data 16/4/2013
18/03/2013	26	NUCLEI DI VALUTAZIONE E VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI RIPARIZIONE RISORSE QUOTE ANNI 2011 - 2012 (ART. 1 COMMA		Inviata alla firma del Presidente in data 26/4/2013

XVII LEGISLATURA - VIII COMMISSIONE - SEDUTA DEL 21 MAGGIO 2013

		7 LEGGE 144/1994 E ART. 145, COMMA 10 LEGGE 388/2000		
21/03/2013	27	CRITERI PER L'AGGIORNAMENTO DEL PIANO ECONOMICO - FINANZIARIO DI CUI ALLA DELIBERA 15 GIUGNO 2007 N.39 IN TEMA DI REGOLAZIONE ECONOMICA DEL SETTORE AUTOSTRADALE.;		REGISTRATA

ALLEGATO 2

INTERVENTI DA SOTTOPORRE AL CIPE NELLA PRIMA SEDUTA DELLA LEGISLATURA

- 1. Contratto di Programma Investimenti RFI 2012 - 2016;**
- 2. Corridoio autostradale Orte Mestre;**
- 3. Direttrice Terni Rieti: progetto definitivo svincolo di Piediluco (TR).perizia di variante tecnica;**
- 4. Collegamento Autostradale Pedemontana Piemontese tra l'autostrada A4 Santhià Biella – Gattinara e A26 Romagnano – Gemme;**
- 5. Direttrice Terni Rieti: progetto definitivo svincolo di Piediluco (TR).perizia di variante tecnica;**
- 6. Atto ricognitivo Mo.SE. e assegnazione risorse previste dalla Legge 228/2012 (Legge di Stabilità 2013);**
- 7. Velocizzazione Linea ferroviaria Catania Siracusa I^ tratta Bicocca Augusta;**
- 8. Metropolitana Leggera Automatica Metrobus di Brescia – Primo Lotto Funzionale Prealpino – S. Eufemia - progetto definitivo opere di completamento 3° parte;**
- 9. Elenco interventi Laguna Veneta supportati finanziariamente dalla Legge 228/2012 (Legge di Stabilità 2013);**
- 10. Espropri Rete Ferroviaria Catania Siracusa.**

ALLEGATO 3

INTERVENTI DA SOTTOPORRE AL CIPE NELLA SECONDA SEDUTA DELLA LEGISLATURA

- 1. Nuovo asse autostradale Termoli San Vittore.**
- 2. Nuovo asse autostradale Caianello – Benevento (Telesina).**
- 3. Utilizzo dell'articolo 33 della Legge 214/2013 (norma sulla defiscalizzazione delle opere non bancabili) per una serie di interventi già in corso di realizzazione.**
- 4. Linea Metropolitana n.1 di Napoli: tratta Centro Direzionale – Aeroporto di Capodichino.**

ALLEGATO 4

INTERVENTI DI COMPETENZA DI RETE FERROVIARIA ITALIANA DA MONITORARE PER ACCELERARNE L'AVANZAMENTO

- Avanzamento dei lavori della tratta Brescia – Treviglio (circa **2,1 miliardi di €**)
- Avanzamento dei lavori della tratta relativa al Terzo Valico dei Giovi lungo l'asse AV/AC Genova – Milano (circa **2 miliardi di €**)
- Avanzamento dei lavori del nodo di Bologna (circa **120 milioni di €**)
- Avanzamento dei lavori del nodo di Firenze (circa **2,4 miliardi di €**)
- Avanzamento concreto di tutte le procedure e di tutti gli atti necessari ad avviare i lavori dei due primi lotti dell'asse ferroviario Napoli – Bari (tratta Napoli – Canello e Canello – Frasso Telesino) (circa **1.543 milioni di €**)
- Avvio lavori di velocizzazione dell'asse ferroviario Salerno – Reggio Calabria (**230 milioni di €**)
- L'avvio delle procedure e dei progetti relativi alla velocizzazione dell'asse Palermo – Catania (**2,4 miliardi di €**)
- L'avvio dei lavori del nodo ferroviario di Bari (**391 milioni di €**)
- Completamento dei lavori del nodo di Palermo (devono ancora essere avviati interventi per circa **700 milioni di €**)

Allegato 5

PRIORITÀ FUNZIONALI DA SUPPORTARE FINANZIARIAMENTE NEL TRIENNIO 2014 – 2016

Tenuto conto di quanto assegnato lo scorso anno dalla Legge 228/2012 (Legge di Stabilità), le ipotesi di esigenze finanziarie, necessarie per dare continuità alle scelte strategiche definite nel X° Allegato Infrastrutture, si possono articolare nelle seguenti quattro distinte priorità funzionali

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 **2.400 milioni di €** di cui circa **1.400 milioni di €** relativi alla annualità 2014. 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)
- Messa in sicurezza ponti e viadotti Anas
- Interventi di completamento di opere già cantierate e bloccate

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 **800 milioni di €** relativi all'annualità 2014. 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. Con una base pubblica di circa **1,5 miliardi, di €** di cui circa **un miliardo a partire dal 2014**, si rende possibile l'avvio di investimenti superiori a **15 miliardi di €**. Trattasi, in particolare, dei seguenti

interventi:

- Asse autostradale Termoli – San Vittore
- Asse autostradale “Telesina”
- Asse autostradale Roma – Latina
- Completamento asse autostradale Salerno – Reggio Calabria

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 **600 milioni di €**, di cui circa **400 milioni di €** per l'annualità 2014, ed è essenzialmente finalizzato a completare il Piano delle “opere piccole e medie nel Mezzogiorno” e su interventi legati al “Piano Città”

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 4,40



17STC0001220