

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

5.

SEDUTA DI MARTEDÌ 11 MARZO 2014

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMETE REALACCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Borghi Enrico (PD)	10
Realacci Ermete, <i>Presidente</i>	3	De Rosa Massimo Felice (M5S)	11
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, on. Maurizio Lupi, sulle linee programmatiche del suo Dicastero, per le parti di competenza (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Lupi Maurizio, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3
Realacci Ermete, <i>Presidente</i>	3, 9, 11, 13	Zan Alessandro (SEL)	12, 13
		ALLEGATO: Documento consegnato dal Ministro Maurizio Lupi	15

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Nuovo Centrodestra: (NCD); Lega Nord e Autonomie: LNA; Per l'Italia (PI); Fratelli d'Italia: FdI; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ERMETE REALACCI

La seduta comincia alle 14.25.

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, on. Maurizio Lupi, sulle linee programmatiche del suo Dicastero, per le parti di competenza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, on. Maurizio Lupi, sulle linee programmatiche del suo Dicastero, per le parti di competenza.

Conosciamo le condizioni in cui avviene questo incontro, che era stato pensato, come potete immaginare, data anche la sala che abbiamo scelto, per avere tempi più ampi. Questa sala permette, infatti, l'attivazione della trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati, cosa che non è concessa nella nostra Commissione.

Si tratta di un'audizione importante, non perché sia cambiato il Ministro, ma perché avviene alla vigilia di un Consiglio dei Ministri in cui le materie che sono oggetto del contendere hanno molto a che vedere anche con il ministero diretto dal collega Lupi.

Darei subito la parola al collega Lupi. Come sappiamo, gli oggetti del contendere sono tanti. Sappiamo già che questa relazione non potrà essere esaustiva, ragion per cui chiediamo al Ministro Lupi di indicarci i punti principali sui quali concentrare l'attenzione.

Abbiamo all'esame tante materie, alcune lasciate inevase anche per la maniera convulsa e traumatica in cui si è chiusa la vita del precedente Governo. Penso, per esempio, alla vicenda delle autostrade. Altre sono, invece, oggetto di confronto da tempo. Pensiamo a tutta la materia che riguarda i lavori pubblici, le priorità nelle opere pubbliche da realizzare, la legge che è stata approvata per la realizzazione del Programma 6.000 campanili, il credito di imposta e l'*ecobonus* sull'edilizia, che mi pare sia piuttosto collegato con le manovre che vengono annunciate sia sul fronte dell'occupazione, sia sul fronte delle scuole. Il Ministro comunque sa quali priorità sottoporci.

Direi di organizzare i nostri lavori nel modo seguente: iniziamo, con la relazione del Ministro e, se riesce a chiudere in una decina di minuti prima, perché alle 15 abbiamo l'inizio dei lavori dell'Assemblea, possiamo permettere un primo rapido giro di questioni poste dai colleghi. Poi aggiorneremo l'audizione a quando sarà possibile.

Do la parola al Ministro Lupi per lo svolgimento della relazione.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Saluto tutti i colleghi e i membri della Commissione. La ristrettezza dei tempi a disposizione ci impone di cambiare un po' l'impostazione.

Peraltro, consegno agli atti della Commissione un testo scritto, non sono abituato a parlare leggendo, ma voi potrete seguire i vari argomenti.

Mi auguro che non ci sia materia del contendere, ma che ci sia, invece, come c'è stato in questi mesi, un confronto approfondito sui temi e sul lavoro che abbiamo svolto. È evidente che, pur essendo in presenza di un Governo diverso, c'è comunque un'azione di continuità da parte del sottoscritto.

Nella mia esposizione ritengo assolutamente utile e indispensabile, nella prima parte, e in maniera molto sintetica, raggruppare e indicare gli obiettivi che si sono raggiunti nei primi dieci mesi, che devono costituire la base di partenza per lo sviluppo.

La differenza tra i primi dieci mesi e i prossimi sta nella prospettiva, nella continuità del lavoro. È evidente che il Governo Letta, per sua dichiarazione alla nascita e per il rapporto col Parlamento, ha impostato la sua azione con una prospettiva di governo a breve termine, con una scadenza degli obiettivi a marzo del 2015. Le azioni che erano state pensate in un disegno complessivo strategico erano, quindi, azioni molto determinate ad affrontare puntualmente le problematiche e i punti chiave in questo settore, ma con l'obiettivo di portare immediatamente a dei risultati.

Oggi possiamo partire da questo per iniziare, invece, a esaminare — perciò credo sia indispensabile anche un confronto successivo — non solo come proseguono le azioni di breve periodo, gli interventi puntuali, ma anche come Parlamento e Governo possono affrontare l'obiettivo, in un Governo che dovrebbe essere di legislatura, di riforme radicali e di cambiamento complessivo. Lo scopo finale è quello di riconsegnare, alla fine, di questa legislatura, un Paese che non solo sia cambiato dal punto di vista delle riforme della legge elettorale e delle riforme costituzionali, ma che abbia anche strutture nuove in queste materie e nuove sfide che possono essere affrontate.

Nella prima parte del documento trovate, quindi, undici punti molto sintetici che hanno caratterizzato l'azione di questi dieci mesi. Ne sono stati citati alcuni, come il tema dell'*ecobonus*, il rilancio dell'edilizia residenziale, la defiscalizzazione. Visto che c'è pochissimo tempo, credo che la cosa più interessante sia ovviamente quella di concentrarsi sul periodo dall'oggi in poi.

Permettetemi, però, di evidenziare un aspetto. Nei dieci mesi passati, d'accordo o non d'accordo, con problematiche o meno, con correzioni che si potevano avere, con giudizi positivi o negativi, un fatto è stato evidente: la politica infrastrutturale è ritornata al centro, legata alla politica di sviluppo e di crescita del Paese, e per la prima volta la politica legata alle infrastrutture si è diversificata non solo riguardo a un unico obiettivo — so che voi avete presentato e discusso, come ogni anno, la ricerca sui risultati della legge obiettivo — ma anche a una politica complessiva che vede la realizzazione delle grandi opere, la selezione delle opere prioritarie, la realizzazione di un piano di piccole e medie opere e nonché il grande tema della riqualificazione e della manutenzione straordinaria del territorio, dai ponti ai viadotti, alle ferrovie.

Parlo del grande tema — questo è un argomento che credo debba essere visto insieme; ne ho già parlato con il Ministro Galletti — di investimenti che possano essere erogati e di risorse che possano essere effettivamente spese per questo grande Piano di manutenzione straordinaria del territorio che dobbiamo attuare.

Anche i risultati in termini di investimento mi sembra siano stati significativi. Cito per tutti due interventi, uno dei quali oggetto di una risoluzione da voi presentata. Il risultato dell'azione dell'*ecobonus* delle ristrutturazioni e il fatto di aver introdotto anche interventi antisismici e di messa in sicurezza degli edifici nel cosiddetto « 65 per cento » hanno prodotto, negli ultimi dieci mesi, fino al 31 dicembre 2013, 19-20 miliardi di euro di movimentazione, e quindi di investimenti. Credo

che questo sia il risultato più efficace che ci possa essere nel misurare la bontà di un'azione legislativa oppure no.

Passiamo, invece, ai temi su cui nei prossimi mesi e nei prossimi anni vuole concentrarsi l'azione del ministero, nel confronto ovviamente con il Parlamento e con la Commissione. Troverete quattro grandi aree: le iniziative di carattere legislativo, le iniziative pianificatorie, le iniziative riformatrici, le iniziative organizzative e gestionali. Queste quattro grandi aree comprenderanno poi interventi più puntuali e descrittivi, con una calendarizzazione a breve, medio e lungo termine.

Quanto alle iniziative di carattere legislativo, iniziamo con il tema a cui ha fatto riferimento il presidente Realacci nell'introdurre quest'audizione. Già nel precedente Governo — ricordo che è diventato legge — noi avevamo presentato un primo provvedimento sulla problematica abitativa con una doppia prospettiva.

L'avevamo presentato come rilancio, sussidio e sostegno all'acquisto della prima casa da parte dei cittadini, affrontando il tema per indurre finalmente la messa a disposizione da parte del sistema creditizio, del sistema bancario, di risorse verso le famiglie per movimentare e ritornare a permettere loro l'acquisto.

Tutti voi avevate segnalato il fatto che solo pochi mesi prima dello scoppio della crisi alle famiglie veniva finanziato l'acquisto della propria casa, addirittura con mutui maggiori rispetto al valore della casa stessa: se valeva 100, a 110 o 120. Invece, con la crisi bancaria, il sistema finanziario ha fermato in blocco l'erogazione dei mutui.

Mi riferisco ai 2 miliardi di euro messi a disposizione da parte di Cassa depositi e prestiti al sistema bancario. Un elemento che ha sempre caratterizzato l'azione del mio ministero è stato quello di verificare puntualmente, mese dopo mese, che le leggi che noi approviamo diventino operative attraverso i decreti attuativi e che si testi l'efficacia delle misure. Non c'è alcun provvedimento approvato da questo Parlamento con il passato Governo Letta che sia rimasto in sospenso. Tutti i decreti

attuativi, cioè, sono stati emanati, compreso, ed è per questo che vi ho fatto riferimento, il tema delle risorse dei 2 miliardi di euro messi a disposizione da Cassa depositi e prestiti.

Dalla fine della settimana scorsa, infatti, è operativo nel sistema bancario, nelle banche che hanno aderito alla convenzione ABI-Cassa depositi e prestiti, il *plafond* casa, che, per la prima volta, mette a disposizione delle famiglie non solo l'accesso al credito per l'acquisto della prima casa, ma — lo ricordo a proposito del collegamento della filiera — anche risorse per le ristrutturazioni degli edifici.

Questo è un punto importantissimo. È il vantaggio che ne deriva, prima ancora del tasso bancario, è quello del lungo termine con cui il credito viene concesso. Cassa Depositi e Prestiti e, quindi, il sistema bancario che accede a questo *plafond*, concede, infatti, un mutuo più lungo di quello che normalmente viene erogato, trent'anni, e per giunta con la garanzia dello Stato.

Avevamo poi iniziato ad affrontare la prosecuzione, come ci è stato chiesto dal Parlamento, del grande tema dell'emergenza abitativa, con un decreto che dovrebbe — uso il condizionale perché ancora non è stato — vedere il Consiglio dei ministri confrontarsi.

L'emergenza abitativa è legata anche al tema degli affitti e, quindi, del sostegno e dell'aiuto alle famiglie che sono in difficoltà rispetto all'accesso, al diritto a un'abitazione in cui vivere dignitosamente. Noi avevamo rifinanziato il Fondo affitti e avevamo introdotto, se vi ricordate, la nuova categoria della morosità incolpevole.

Un'osservazione riguardava anche le risorse che avevamo messo a disposizione, che, per forza di cose, erano oggettivamente poche. Il lavoro che abbiamo cercato di fare, e che dovrebbe essere definito nel prossimo decreto, è quello di rifinanziare ulteriormente questi due fondi, in parte — e questa è la grande novità — rendendo strutturale il Fondo sulla morosità incolpevole e, quindi, permettendo una programmazione importante da parte

dei comuni (colgo l'occasione per dire che il previsto decreto attuativo da parte del Ministero delle infrastrutture è già stato siglato e dovrebbe essere stato siglato anche dal Ministero dell'economia e delle finanze, in modo da avere immediatamente a disposizione l'utilizzo delle risorse).

Comunque, con il prossimo decreto arriveremo, credo, a 260-270 milioni di euro per il Fondo sulla morosità incolpevole e a 200 milioni di euro per il Fondo affitti. Ci sembra che, per la prima volta, le cose vadano in una giusta direzione. Se ripensate alle risorse che erano state stanziare negli anni scorsi, il fondo era arrivato a zero. Per la prima volta c'è, invece, una politica, come ci è stata richiesto giustamente dai comuni e dalle regioni, che va in una direzione che noi riteniamo corretta.

Aggiungo un'osservazione fondamentale, su cui ci sono alcune divergenze con alcuni membri della Commissione e del Parlamento: a mio parere, oggi siamo di fronte a due anelli della catena che vanno affrontati insieme, quello di chi deve pagare l'affitto e deve essere aiutato, ma anche quello del proprietario di casa che la mette a disposizione. Il decreto affronterà molto questo tema, garantendo ovviamente entrambi.

Noi abbiamo la necessità che gli alloggi già disponibili immediatamente vengano messi sul mercato, perché mentre ne costruiamo di nuovi il dramma dell'emergenza abitativa rimane. Ci sono case sfitte che non sono sul mercato e non riusciamo a rendere quindi fruibili. Per poterlo fare, però, dobbiamo offrire anche ai proprietari delle garanzie, ossia la certezza che ci sia il pagamento dell'affitto e che alla conclusione del contratto il proprietario possa tornare in possesso della propria abitazione.

Senza questo il mercato non si muove. Possiamo fare tutte le proroghe degli sfratti possibili e immaginabili, ma — sapete che la mia posizione è molto chiara — non è con la proroga degli sfratti che si risolve il problema. È solo un modo per tamponare la situazione che mette tran-

quilla la coscienza di tutti. Ma così facendo non andiamo da nessuna parte.

Vado veloce perché il prossimo decreto affronterà anche altre questioni, sempre su questo tema. Penso agli alloggi di edilizia gestiti dalle ALER e dagli IACP. Sono anni che noi ci troviamo di fronte a una situazione di scarsa manutenzione del patrimonio abitativo. Questo, peraltro, non consente di mettere a disposizione alloggi che potrebbero, se ristrutturati, essere immediatamente utilizzati.

Anche su questo, non so esattamente dopo quanti anni, per prima volta, anche se la competenza in materia è regionale, si erogano dei fondi per la riqualificazione e la ristrutturazione degli alloggi popolari. Ormai siamo intorno ai 500 milioni di euro.

Affronteremo poi in questo decreto il tema dell'*housing* sociale. Il decreto, anzi, è specificatamente orientato ad affrontare le problematiche connesse.

L'intervento non esaurisce il problema della casa, del rilancio dell'edilizia della crisi del sistema residenziale pubblico, della riqualificazione e del rinnovo dei centri urbani. Troverete, per esempio, uno dei punti del mio documento — lo cito perché è stato posto all'attenzione del ministero, sempre attraverso una vostra interrogazione; credo che ne abbiate anche discusso a lungo — all'interno di un capitolo che ho chiamato « Disegno di legge di riforma dell'assetto gestionale dei sistemi urbani ».

Noi dobbiamo affrontare questo tema in maniera complessiva. Si riparte dal tema della riqualificazione delle città, delle grandi aree urbane. La sfida non è il consumo del territorio, ma la riqualificazione, il recupero e la promozione dell'edilizia sociale, per arrivare all'elaborazione di un vero e proprio Piano di promozione dell'edilizia residenziale sostenibile, sia pubblica, sia privata, attraverso il recupero, la riqualificazione e la nuova costruzione, considerando anche gli obiettivi che l'Unione europea sta fissando su questo tema.

Ci sono risorse che possono essere messe a disposizione. Dalla Commissione

Ambiente è arrivata l'indicazione di 7 miliardi di euro per la riqualificazione e la ristrutturazione di edifici pubblici che possono essere resi ecocompatibili e in efficienza quanto al consumo energetico e al rispetto dell'ambiente.

Non mi soffermo sul Piano degli aeroporti, perché non è di competenza di questa Commissione.

Un altro punto su cui ci dovremo confrontare riguarda un'altra grande questione, legata al rapporto con le regioni e alla rivisitazione delle intese generali quadro con queste. Come sapete, le intese generali quadro sono gli strumenti di programmazione e pianificazione tra Governo centrale e regioni che fissano le priorità di intervento sui territori.

Se una regione indica 100 interventi, vuol dire che nessuno è prioritario. Se, insieme, regione e Governo individuano i 3-4 interventi realmente prioritari per ognuna, vuol dire che ci obblighiamo tutti a realizzarli, a destinare risorse, a dettare i tempi e i modi con cui questi interventi debbono essere attuati.

Altro importante tema della proposta che il ministero sostiene è quello di allargare la *golden rule* sul livello europeo non solo ai temi delle reti TEN e, quindi, al *core network*, ma anche ai grandi temi della manutenzione straordinaria del territorio.

L'Europa destina risorse per fronteggiare i danni che si creano quando si verificano disastri ambientali. La prevenzione, invece, è l'ottimizzazione delle risorse. Pertanto, se uno Stato investe in un Piano straordinario di manutenzione e di riqualificazione del proprio territorio, io credo che queste risorse debbano essere escluse dal Patto di stabilità europeo, anche per un mero problema di convenienza reciproco.

Come Stato italiano, noi dobbiamo fare un passo avanti nelle richieste che facciamo all'Europa. Dobbiamo garantire che le risorse vengano effettivamente spese e, quindi, elaborare un Piano puntuale di stato di avanzamento dei lavori e di risorse che effettivamente vengono messe a disposizione e un termine degli interventi.

L'altra parte di questa *golden rule*, che adesso definiamo in italiano, è il Patto di stabilità che vincola i comuni. Nella legge di stabilità è previsto un miliardo di euro da mettere a disposizione dei comuni per uscire dal Patto di stabilità su alcuni interventi particolari. Io credo che, in relazione ai temi delle infrastrutture e della riqualificazione, noi dovremmo prevedere di far uscire dall'area del Patto di stabilità interno questi interventi. A proposito del legame tra crescita, sviluppo, investimenti e riqualificazione del territorio, questo sarebbe il primo grande segnale che noi invieremmo.

Ieri ero a Bergamo. La diminuzione di appalti pubblici nella provincia di Bergamo è stata del 72 per cento. Tutti i comuni che ho incontrato dicono che hanno risorse a disposizione nel bilancio, ma non possono utilizzarle in funzione del vincolo del Patto di stabilità. I nostri calcoli indicano che, se allentassimo il Patto di stabilità, quel 72 per cento diventerebbe immediatamente un meno 20 o un meno 30. Si recupererebbe immediatamente spazio, senza destinare nuove risorse, ma permettendo, invece, di far spendere le risorse ai comuni virtuosi per interventi sul territorio.

Altrettanto importante è procedere a una rivisitazione, a questo punto - vado velocissimo - della legge obiettivo. La legge obiettivo ha compiuto ormai i suoi dodici anni. Pur considerando che ha permesso di realizzare le grandi reti, risale al 2002, ora siamo nel 2014.

Noi stiamo completando questo Piano. La nuova sfida dei prossimi anni, se vogliamo fare una programmazione, è quella di passare dalle reti ai nodi. La nuova legge obiettivo dovrà essere lo strumento che, insieme con le regioni, individua gli 8-10 nodi principali del Paese, le grandi aree metropolitane, le grandi aree di sofferenza e che necessitano di riqualificazione, i grandi collegamenti tra le reti, e destina in una programmazione decennale le risorse necessarie. Questa è una nuova funzione ed è una nuova prospettiva di sviluppo.

Allo stesso modo, credo che si debba proporre una rivisitazione e semplificazione del funzionamento del CIPE, che all'inizio era pensato come un giusto strumento di programmazione complessiva e che oggi è diventato troppo farraginoso. Dopo l'approvazione di una delibera da parte del CIPE possono passare mesi prima che questa diventi operativa dovendo sottostare al passaggio dal CIPE alla Corte dei conti e viceversa. Su questo presenteremo una proposta di semplificazione diretta.

Allo stesso modo, è opportuno ripensare e rivedere il sistema delle Authority, anche se da poco è stata istituita quella dei Trasporti: oggi come oggi, conviene mantenere l'Autorità dei lavori pubblici, con i costi che genera a carico del sistema? Alcune di queste funzioni possono essere trasferite ad altre Autorità che sono nate e accorpate? Altre funzioni possono essere restituite al ministero? Io credo che questo tema, in una prospettiva dei prossimi anni, dovrà essere affrontato.

La riforma del Titolo V della Costituzione mi auguro non sia un tema legato solo alla sensibilità del presidente o alla competenza della Commissione affari costituzionali. Come sapete, questa riforma è un tema che riguarda prioritariamente questa Commissione, e quindi le competenze del mio ministero, dalle grandi opere, all'urbanistica, ma anche la competenza ambientale.

Si tratta di temi che l'attuale Titolo V della Costituzione ha demandato alla competenza in parte esclusiva alle regioni, in parte in concorrenza tra Stato e regioni e che in questi anni hanno generato oggettivamente rallentamenti e confusione. Io credo che nella rivisitazione del Titolo V della Costituzione noi dobbiamo assumerci l'onere di stabilire, dopo questi dieci anni di esperienza, cosa sia di competenza dello Stato centrale e cosa sia di competenza dell'impianto regionale e sussidiario.

Dovremmo poi affrontare il grande tema del « dibattito pubblico ». In questo senso stiamo lavorando con il Ministero dell'ambiente per una proposta comune. Anche qui occorre un esame serio e com-

pletivo riguardo alla partecipazione dei cittadini, ma occorre contemporaneamente prevedere la certezza dei tempi in cui questo coinvolgimento avviene. Sono due aspetti, non uno.

Nella realizzazione delle opere pubbliche, noi non possiamo permetterci di non coinvolgere enti locali e cittadini. Se ciò non avviene fin dall'inizio si rischia comunque di allungare i tempi. Contemporaneamente, però, è necessario indicare tempi certi del procedimento e della decisione finale, come avviene in Europa e nelle altre parti del mondo sviluppato, per cui una volta espletato il confronto, e quindi la partecipazione, si possano assumere le decisioni e da lì in poi si va avanti, spediti e dritti nella realizzazione di un'opera che interessa la comunità.

Avremo poi il tema, che mi auguro di affrontare in maniera molto più diretta, del semestre di presidenza dell'Unione europea. Poiché stiamo lavorando oggi alla presidenza del settore trasporti e infrastrutture dell'Unione europea, alcune linee di confronto con la Commissione potrebbero essere utili. Ne trovate alcune nel documento scritto.

Tra i punti da esaminare c'è il tema delle concessionarie autostradali. Voi avete visto come abbiamo lavorato nell'ultimo mese. Da una parte c'è la questione della certezza, su cui io non faccio un passo indietro: uno Stato è uno Stato con la « S » maiuscola nel momento in cui, se stipula un contratto con un soggetto, rispetta quel contratto, indipendentemente da chi l'ha fatto, che sia stato io o un altro, altrimenti non viene nessun privato, italiano o estero, a investire nel nostro Paese. E questo è un tema e da qui l'aver dato corso agli aumenti delle tariffe autostradali, quindi, l'aver attuato le convenzioni in essere.

L'altro aspetto, però, è che non possiamo non pensare oggi a una rivisitazione complessiva, avendo dato certezze nell'accordo e nel dialogo con i concessionari, di quella che deve essere la regolamentazione delle concessionarie autostradali.

In merito troverete quattro punti di lavoro. Siamo intervenuti per fornire una risposta, che mi sembra essere una buona

risposta, ai pendolari che utilizzano le autostrade per recarsi al lavoro o per studiare: lo sconto del 20 per cento. A ieri erano iscritte oltre 60.000 persone, che hanno iniziato a usufruire di questa riduzione.

Tra i quattro temi che abbiamo davanti e che vi affido per la vostra discussione, il primo per non ritrovarci il 31 dicembre del 2014 a discutere esattamente della stessa questione come è successo negli anni passati riguardo la rivisitazione degli investimenti programmati. Dobbiamo decidere se investimenti programmati col sistema delle concessionarie dieci, nove od otto anni fa siano ancora utili e indispensabili e come si programmino d'ora in poi: tutti in un anno o alla scadenza? Questo intervento ha un impatto immediato sulle tariffe e non può che essere fatto con le concessionarie, ma anche con gli enti locali, perché il più delle volte queste richieste ci vengono dalle regioni e dai comuni.

Il secondo tema è la possibilità della rivisitazione del subentro: a fronte di un aumento tariffario che si può evitare, si può pensare che l'aumento tariffario si blocchi, almeno in parte, scaricandolo poi sulla disciplina del subentro. Sono, però, questioni tecniche.

La terza e la quarta questione sono legate, invece, a problemi che voi ponete molto in questo periodo al ministero, anche con emendamenti, ma che vanno affrontati nella loro complessità. Mi riferisco all'eventuale allungamento del sistema delle concessioni e dei tempi di concessione, a fronte di investimenti importanti, e l'eventuale accorpamento delle tratte esistenti. Noi abbiamo un sistema molto frammentato e dobbiamo, quindi, andare in questa direzione. Ma qui, lo sapete, è indispensabile il costante dialogo con le Istituzioni Europee.

Infine, il quinto livello del lavoro è quello legato alla rivisitazione, se c'è accordo, anche delle formule che furono approvate cinque o sei anni fa, ma che non hanno fatto il conto con la realtà di oggi. Mettere nella formula che se aumenta il traffico, diminuisce la tariffa, ma,

se diminuisce il traffico, aumenta la tariffa credo che, da un punto di vista imprenditoriale, oggettivamente ci sia qualche contraddittorietà. Io non ho mai conosciuto un imprenditore che sia garantito sul mercato qualunque cosa accada.

In questo caso è una formula che non ho fatto io, ma che ho dovuto solo attuare, e che garantisce dall'andamento del mercato. L'imprenditore dovrebbe rischiare. Fa un patto, decide di investire le proprie risorse, stabilisce delle regole con noi, ma, nel momento in cui ha fatto un patto e ha stabilito le regole, il rischio del mercato è la natura dell'impresa. Altrimenti, se lo fa lo Stato.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro, anche per la sintesi. Grazie per il documento che ci ha portato e del quale autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Abbiamo spazio solo per un avvio di domande, perché è imminente l'inizio dei lavori dell'Assemblea. Rivolgo una sola preghiera su qualcuna delle politiche che ha menzionato: che ci sia un coordinamento anche fra i vari ministeri, perché molte di queste politiche sono molto incrociate.

Faccio un solo esempio. Entro aprile l'Italia deve presentare all'Unione europea il Piano sugli interventi per l'efficientamento energetico degli edifici esistenti per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di CO₂ e il risparmio energetico. Questo Piano è in capo al Ministero dello sviluppo e al Ministero dell'ambiente. Il Ministero delle infrastrutture non c'è. Poiché il prossimo quadro comunitario di sostegno 2014-2020 mette in ballo 20 miliardi di euro per mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici e, quindi, per difesa del suolo e interventi sulla qualità delle città, sul risparmio energetico e sull'edilizia esistente, che consuma ogni anno 45 miliardi di euro in energia, forse, se i ministeri si mettono assieme, riescono a fare una politica migliore che non separati.

Io penso che molto rapidamente possiamo fare tre brevi interventi. Per ora sono iscritti il collega Borghi, il collega De Rosa e il collega Zan. Se siamo rapidi, ci riusciamo.

Colgo l'occasione per dare il benvenuto al collega Micillo, che è entrato a far parte della nostra Commissione. In realtà, abbiamo già lavorato con lui in Commissione Giustizia sulla questione dell'inserimento nel Codice penale dei delitti contro l'ambiente. Lavoreremo ancora insieme in questa Commissione.

Do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ENRICO BORGHI. Rimanderei all'editoriale de *Il Corriere della Sera* il rapporto tra lentezza, velocità, qualità e quantità dei nostri lavori.

Rivolgo un ringraziamento al Ministro per essere qui oggi e per averci fornito questa prima infarinatura rispetto a un percorso che, come lui ha ricordato, non è nuovo e, quindi, è un percorso di finalizzazione. Molto rapidamente vengo ad alcuni punti.

In primo luogo, noi riteniamo che si debba porre come elemento strategico e prioritario, anche in rapporto all'impegno che il Governo si assume dal punto di vista temporale, l'affrontare e il risolvere il tema dei nodi infrastrutturali ferroviari Alptransit e Brennero. Sarebbe importantissimo se l'Italia, con grande chiarezza, definisse finalmente le questioni del finanziamento del nodo Gallarate-Luino-Gottardo, che sappiamo essere stato oggetto di un accordo internazionale fra Italia e Svizzera, ma rispetto al quale il Parlamento non ha conoscenza di tempi e modalità. Si aggiungono l'analoga questione legata alla Gallarate-Domodossola, col tema del Sempione, nonché il discorso del finanziamento della Brennero-Verona, con la risoluzione del nodo di Verona, un tema che ci viene posto con grande attenzione.

Questo nel solco anche di quanto ha detto il Ministro mercoledì scorso in Aula sull'attuazione della strategia di realizza-

zione del Terzo Valico, che noi riteniamo debba trovare un proprio compimento.

In questo quadro chiediamo anche una garanzia di prospettazione rispetto al completamento delle infrastrutture ferroviarie, che, per quanto ci riguarda, devono essere prioritarie rispetto al trasporto su gomma, e una rivisitazione, con un'informativa, rispetto alle modalità con cui si attuerà il tema del Fondo revoche. Questo è un tema che è stato citato anche nella sua relazione e, più in generale, riferito alla rivisitazione degli investimenti programmati sulle autostrade. Noi crediamo che un coinvolgimento e un approfondimento di enti locali e Parlamento sul tema del Fondo revoche sia importante.

La seconda questione è quella delle concessioni autostradali. Lei non ha citato una parola che noi vorremmo facesse parte dell'azione del Governo. Auspichiamo, cioè, la discussione non solo su possibili rinnovi, ma anche su possibili gare. Questo è un tema che incide direttamente sulla qualità del servizio e sull'abbattimento, o quanto meno sul contenimento, delle tariffe.

Il terzo tema riguarda il Mezzogiorno, ma lo rimandiamo ad una discussione più analitica, dopo la lettura del testo che oggi ci ha consegnato.

Il quarto tema è la casa. Prendiamo atto delle anticipazioni che lei ci ha fornito, naturalmente positive, che ci riserviamo di poter sviluppare.

Il quinto è un tema su cui la Commissione è intervenuta direttamente anche con una propria azione, con l'analisi e la riflessione sui risultati di un lavoro di studio e di ricerca dalla stessa Commissione commissionato sulla verifica dell'attuazione della legge obiettivo. Non entriamo nel merito dei numeri, ma i numeri che emergono dall'ultimo Rapporto sull'attuazione della legge obiettivo curato dal Servizio studi della Camera ci dicono che andiamo a rilento rispetto a questo tema. Non vogliamo riaprire la *vexata quaestio* rispetto al fatto se la legge obiettivo sia stata o meno lo strumento corretto. Il tema è come velocizzare l'attuazione di quei provvedimenti.

Un'altra questione su cui abbiamo avuto una diversa opinione è relativa all'attuazione del Programma 6.000 campanili. Noi qui leggiamo che c'è un impegno del Governo a completare entro il 2014-2015 il finanziamento di tutti i progetti che hanno partecipato al bando. Questo recupera in parte i rilievi che erano già stati oggetto della discussione all'interno della nostra Commissione. Per il futuro riteniamo, però, che un principio selettivo e maggiormente qualificante rispetto a questo tema debba essere adottato.

Su questo punto vertono le ultime due questioni che poniamo all'attenzione del Governo: edilizia scolastica e manutenzione del territorio.

Leggiamo nel testo che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si propone come la naturale sede di coordinamento. C'è, però, un tema. Oggi il Sottosegretario Reggi dichiara che, invece, la sede di coordinamento deve essere il MIUR.

Evitiamo che questo dibattito si prolunghi all'infinito! Si compia una scelta che sia funzionale al coinvolgimento di enti locali e regioni e al raggiungimento dell'obiettivo e non alla preservazione delle logiche burocratiche, che costituiscono il rischio dell'incancrenimento di questo sistema.

Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, collega Borghi. Prima di dare la parola al collega De Rosa, vorrei dire una cosa brevissima al Ministro (lo dico anche a nome del collega Borghi, che so essere molto attento alla questione, come del resto tutti noi): sul Programma 6.000 campanili, fatto salvo l'elenco di opere che è stato stilato, credo si possa e si debba ragionare su alcune priorità. Non è la stessa cosa mettere in sicurezza il territorio e realizzare una piscina. Dentro quell'elenco di opere io credo ci siano tutte le condizioni per mettere in priorità quelle che corrispondono a politiche di interesse generale: risparmio energetico, messa in sicurezza, manutenzione del territorio e via elencando.

Do la parola al collega De Rosa, prego.

MASSIMO FELICE DE ROSA. Ministro, lei ha fatto delle affermazioni interessanti in alcuni punti, ma abbiamo visto in questo periodo che sono rimaste affermazioni. Io penso che un Ministro abbia una qualità se riesce a spendere bene i soldi che arrivano dall'Europa o anche dall'interno del nostro Paese, ma non se li spende a tutti i costi. Come Movimento 5 Stelle, noi non crediamo che le grandi opere siano la priorità in questo momento. Mireremmo, invece, a piccole opere diffuse sul territorio, che darebbero molto più lavoro e sono molto più necessarie.

Le faccio un esempio sulla Lombardia. Abbiamo visto che lei spinge molto su BreBeMi, Teem, Pedemontana e Rho-Monza. Al riguardo, all'inizio lei aveva detto che quelle opere che sono state finanziate, ma non sono state eseguite, le avremmo dovute rivedere tutte. Invece ha spinto anche, per esempio, la Rho-Monza, su cui ho visto oggi un articolo, anche se sarà pronta solo nel 2017.

A cosa ci serve, se era stata finanziata per Expo 2015 ed era legata a Expo 2015? Se dobbiamo cercare di spingere opere che servivano per una manifestazione e che poi non risultano del tutto utili, visto che anche il territorio le ostacola, dovremmo rivedere un attimo le nostre decisioni e riconsiderare se effettivamente i soldi vadano spesi in quel senso o in altre direzioni.

Queste opere, come Pedemontana, sono spesso in *project financing*, ma noi diamo loro degli incentivi. Abbiamo erogato dei versamenti pubblici. Prima lei si lamentava che magari vengono allungate le concessioni autostradali. Ho capito, vengono allungate le concessioni, ma non va bene, perché i conti dovevano essere fatti bene all'inizio. Evidentemente non ci sono più le motivazioni per fare queste opere, perché sono state concepite in tempi passati. Sono opere che adesso sono obsolete, che non interessano più e non si reggono più finanziariamente. Siamo, quindi, costretti a defiscalizzare e a distrarre delle risorse che potrebbero andare per altri campi che in Italia sarebbero molto più importanti. Noi le eroghiamo, invece, per opere che

rimarranno cattedrali nel deserto, alcune non finite neanche nei tempi necessari.

Un altro esempio è la Mestre-Orte, che lei aveva indicato nei corridoi europei. Ci sembra che poi non risultasse nei corridoi europei, eppure anche questa è un'opera che è stata spinta e che va anche a distruggere il territorio, con consumo di suolo. Non andiamo nella direzione della tutela del suolo.

Per parlare, invece, del Piano casa e di usare i fondi della Cassa depositi e prestiti, noi pensiamo che la Cassa depositi e prestiti non debba più diventare un *bancomat* della politica, ma debba tornare alle sue funzioni iniziali, come unica fonte di finanziamento dei comuni a tasso calmierato. Non deve essere più una fonte di finanziamento anche per le banche per darci poi dei tassi agevolati per acquistare casa. Che senso ha? Le banche hanno già avuto soldi dall'Europa, hanno già avuto soldi dallo Stato e non li hanno comunque messi a disposizione. Rivediamo forse le politiche verso le banche piuttosto che riprendere e mettere a disposizione altri soldi alle banche.

Sul Piano casa noi crediamo che il problema non sia l'emergenza abitativa, ma la politica abitativa. Abbiamo un'emergenza di politica abitativa. Le case ci sono, gli edifici ci sono. Non c'è assolutamente necessità, per quanto riguarda la parte che lei illustrava, di costruzioni nuove, bensì di recupero e riutilizzo. Parlo anche di recupero verso la qualificazione energetica dell'esistente. Noi su questo dobbiamo puntare, ma dobbiamo puntare solo su questo, non possiamo puntare su altro. Non deve esistere l'obiettivo della costruzione di nuove case.

Quanto al far uscire alcune spese dal Patto di stabilità per i comuni, in Commissione bilancio abbiamo incardinato una proposta di legge che chiede di far uscire opere contro il dissesto idrogeologico dal Patto di stabilità. Mi immagino che si interesserà anche di questa proposta. In questo caso possiamo creare posti di lavoro e possiamo generare meno spese,

invece di avere i danni dal dissesto idrogeologico. Possiamo semplicemente prendere due piccioni con una fava.

Passando alle reti ferroviarie, noi pensiamo che ci sia bisogno di implementare le reti ferroviarie, ma quelle locali, quelle per i pendolari. La questione sarebbe da approfondire, ma abbrevio un attimo la discussione, altrimenti il Presidente Rea-lacci mi richiama.

Concludo con il tema delle semplificazioni. Io sento parlare sempre di semplificazioni da questo Governo, ma manca la parte dei controlli. Le semplificazioni ci stanno, come obiettivo, se poi noi, contestualmente, potenziamo i controlli. Se facciamo semplificazioni e togliamo anche i controlli, si finisce nell'anarchia e ci si ritrova in situazioni peggiori di quella che c'è già adesso.

Grazie.

ALESSANDRO ZAN. Grazie, presidente. Buongiorno, Ministro. Riscontro che ci sono alcune buone notizie, almeno sul fronte della morosità incolpevole e del problema affitti. Lei parlava di 270 milioni di euro e di 200 milioni di euro. Magari vediamo che il Governo metta in campo queste risorse veramente e che le faccia fruttare proprio per il problema dell'emergenza abitativa.

Sulla legge obiettivo noi l'abbiamo denunciato più volte: la legge obiettivo non funziona, per il semplice fatto che rispetto alla procedura ordinaria ha dimostrato, invece, di rallentare i lavori delle opere infrastrutturali e di non offrire risposte ai bisogni dei cittadini.

Il collega De Rosa parlava della Pedemontana. La Pedemontana è un progetto scellerato, che è passato sopra la testa dei sindaci e delle comunità montane. È un'opera in *project financing*, i cui contratti sono tutti secretati. I privati che investono, tra cui anche molte banche, si prendono subito i soldi con i pedaggi e rischiano di strozzare la regione Veneto, la quale dovrà sborsare tutto il resto dei soldi. Il *project financing* fatto così è

assolutamente dannoso e rischia veramente di produrre dei debiti della spesa pubblica molto consistenti.

Sulla questione del Piano casa, noi abbiamo approvato l'*ecobonus* — parlo del 55 per cento della ristrutturazione edilizia (peraltro, c'è una mozione della collega Pellegrino)...

PRESIDENTE. Ci invitano ad andare a votare, collega Zan.

ALESSANDRO ZAN. Concludo.

Abbiamo destinato poi il 65 per cento all'efficienza energetica. Io punterei molto su quello come elemento di volano economico e lavorativo, più che sul Piano casa, che nasconde e cela sempre dietro altro consumo di suolo e altra cubatura.

Faccio solo un ultimo *flash*. Esiste un programma chiamato Dissesto Italia, presentato dall'ANCI in collaborazione con l'ordine degli architetti e con Legambiente il mese scorso, che afferma che solo il 4 per cento degli interventi antidissesto sono stati portati a termine. A fronte di 2 miliardi e oltre di euro destinati a questo solo il 4 per cento è stato impiegato. Il 78 per cento dei progetti si trova in fase di progettazione e di affidamento. Noi sappiamo che ogni anno il dissesto idrogeologico costa 3,5 miliardi di euro alla collettività. Voi del Governo ne avete stanziati 2 e solo il 4 per cento è stato speso!

Buzzetti dell'ANCE — e questo è un appello che faccio anch'io — chiede che vi sia un Piano di emergenza che predisponga una regia nazionale. Su questo fronte io raccolgo l'appello fatto dal Presidente Realacci: parlatevi tra i ministeri e fate una regia nazionale per consentire lo sfioramento del Patto di stabilità, come lei ha detto, su questi interventi e per far sì che vi siano risorse certe da destinare ai problemi di dissesto idrogeologico. Almeno questo facciamolo in breve tempo.

Grazie.

PRESIDENTE. Considerato che sono praticamente iniziati in questo momento i lavori dell'Assemblea, propongo di rinviare il seguito dell'audizione ad altra seduta.

La Commissione concorda.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il Ministro Lupi, rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 18 dicembre 2014.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

ALLEGATO



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

**VIII COMMISSIONE CAMERA DEI DEPUTATI
AMBIENTE, TERRITORIO, LAVORI PUBBLICI**

Audizione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

On. Maurizio Lupi

Prima di entrare nel merito della mia audizione ritengo utile ricordare quanto ebbi modo di precisare la prima volta che sono intervenuto, come Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in questa Commissione.

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

Ogni azione da assumere all’interno delle competenze del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non può che rispondere **da un lato** ad una attenta riqualificazione della nostra offerta infrastrutturale in termini di messa in sicurezza delle nostre reti, del nostro assetto territoriale, e **dall’altro** deve essere finalizzata ad una rivisitazione della nostra offerta infrastrutturale per annullare quelle anomalie che rendono il nostro Paese sempre più meno competitivo.

La continuità della mia persona all’interno del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti mi consente, prima di entrare nel merito delle linee strategiche che si intende portare avanti in questa nuova esperienza di Governo, di precisare che, in termini sia programmatici che operativi, **non partiamo da zero.**

Il 21 maggio dello scorso anno ero venuto da voi per esporre le linee strategiche che intendevo attuare nel comparto dell’articolato sistema delle infrastrutture e quindi la prospettazione delle azioni e delle scelte che si intende adottare in questa nuova esperienza di Governo non possono non partire proprio da un sintetico bilancio delle cose fatte.

I passati dieci mesi sono stati, infatti, caratterizzati da eventi a scala comunitaria e nazionale e da risultati che non possiamo in alcun modo sottovalutare.

Elenco, in modo sintetico, solo alcuni atti ed alcune scelte che rendono oggi possibile e concreta l’azione strategica che questo Governo intende intraprendere, mi riferisco in particolare:

1. **L'approvazione del nuovo assetto delle reti TEN – T. Sia “core network” che “comprehensive network”. Una rivisitazione voluta nel 2008 dal nostro Paese che stanZIA 23,6 miliardi di € rispetto ai 4,8 del 2004 e che definisce 10 Corridoi chiave di cui quattro riguardano il nostro Paese. Elenca i porti e gli aeroporti ed i nodi urbani portanti del sistema comunitario.**
2. **Il Decreto Legge del “FARE” (DL 69/2013). La Legge 196/2006 aveva anticipato un nuovo approccio al rapporto tra “cassa” e “competenza”, in realtà però il primo caso in cui il Governo ha voluto attuare questo nuovo modo di vivere la Legge di bilancio dello Stato va ricercato nel DL 69/2013. Il Governo ha preferito utilizzare le disponibilità di “cassa” di interventi programmati ma fermi ancora alla fase di impostazione procedurale ed autorizzativa per dare avvio a nuovi cantieri. Ponendo un chiaro vincolo: tali risorse sarebbero state revocate se le opere non fossero partite entro il 31 dicembre 2013.**
3. **La logica di revocare automaticamente gli interventi che, approvati prima del 2010, non sono stati ancora o appaltati o cantierati; logica voluta dalla Legge di Stabilità 2014**
4. **Le Linee Guida sulla “defiscalizzazione”. Dopo tre anni è diventato operativo l'articolo 18 della Legge 111/2011 e in tal modo il CIPE ha potuto approvare interventi che rendono bancabili opere in cui la partecipazione pubblica si riduce al minimo.**
5. **La sottoscrizione dell'Accordo Italia – Francia per la realizzazione del nuovo tunnel ferroviario lungo l'asse Torino – Lione. Questo ramo del Parlamento ha già ratificato tale Accordo e la prossima settimana il Senato dovrebbe approvarlo definitivamente. La talpa entrata nel cantiere di La Maddalena ha già percorso circa 500 metri, quindi non parliamo più di un progetto ma di un'opera che, in modo irreversibile, produce Stati di Avanzamento Lavori.**
6. **L'EXPO 2015 ha visto una forte presenza di interventi della Legge Obiettivo; circa 8 miliardi di € (il 70% dell'intero quadro di interventi). Ed è stata l'azione del Governo grazie sia a precisi provvedimenti normativi (Decreto Legge del Fare, Legge di Stabilità, Decreto Legge Destinazione Italia), sia all'azione congiunta tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Commissario EXPO ad imprimere una svolta decisiva ad un evento che si configura sempre più come una occasione chiave per la crescita del Paese.**

- 7. Il grande processo riformatore e pianificatore:**
 - **Definito dopo 30 anni un nuovo Piano Aeroporti**
 - **Pronta per essere inoltrata al Parlamento una riforma della offerta portuale**

- 8. Le azioni rilevanti effettuate nel comparto dell'edilizia residenziale quale l'ecobonus su l'efficientamento energetico ed antisismico; tale provvedimento rappresenta senza dubbio un cambiamento sostanziale non solo nella riqualificazione del patrimonio immobiliare ma anche un incentivo di tipo strutturale nel processo di adeguamento dell'intero comparto**

- 9. Una particolare attenzione al Mezzogiorno: avvio ulteriori lotti costruttivi e sblocco di quelli già approvati sull'asse AV/AC Napoli - Bari; risorse adeguate per la velocizzazione dell'asse adriatico rendendo così fluido alle merci ed ai passeggeri un asse ancora non adeguatamente sfruttato; metropolitana di Napoli (completamento di un segmento della Linea 1 per un importo di circa 600 milioni di euro, completamento di un segmento chiave per l'intero comparto metropolitano); la approvazione di un primo lotto di ciò che manca ancora all'asse autostradale Salerno Reggio Calabria; copertura finanziaria dell'asse viario Agrigento Caltanissetta, asse bloccato per carenza di fondi pari a 90 milioni su un complessivo di 990 milioni. Tutto questo ha comportato un volano di risorse vero e misurabile di circa 1 miliardo e 600 milioni di euro**

- 10. Grande attenzione alle opere piccole e medie**
 - **Il Progetto 6000 Campanili**
 - **L'Edilizia scolastica**
 - **Gli interventi nei nodi strategici delle ferrovie e di messa in sicurezza di gallerie, ponti e viadotti della rete stradale**

- 11. I risultati in termini di investimenti:**
 - **appaltati interventi per 850 milioni di €**
 - **cantierati lavori per 3,8 miliardi di €**
 - **sbloccati lavori per 2,4 miliardi di €**
 - **il CIPE ha approvato opere per 14,8 miliardi di €**

Ebbene, questa serie di azioni ci consente oggi di impostare una azione ancora più incisiva e, a mio avviso, più ambiziosa perché i passati dieci mesi ci hanno dimostrato che è possibile raggiungere obiettivi che ritenevamo irraggiungibili.

(Nessuno immaginava che in un momento di crisi finanziaria saremmo stati in grado, con il forte aiuto del Parlamento, a varare una Legge del Fare che ha reso disponibile, nel comparto delle infrastrutture, risorse per 3,2 miliardi di € dando così continuità ad investimenti che altrimenti si sarebbero bloccati per oltre 8 miliardi di €)

In realtà se esaminiamo gli impegni assunti da me nell'audizione del 21 maggio del 2013, possiamo verificare che, grazie anche al contributo determinate del Parlamento, si è praticamente dato corso e in molti casi raggiunto gli obiettivi annunciati.

L'obiettivo chiave che posi come condizione trasversale per ogni azione, per ogni scelta fu quella legata alla manutenzione straordinaria del territorio.

Come ricorderete ribadii che doveva 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.

Precisai che, non volendo togliere nulla alle competenze del Ministero dell'Ambiente, in tema di dissesto idrogeologico, ritenevo opportuno sollevare una reale emergenza presente nell'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**. A tale proposito prospettai la opportunità di produrre un **Piano generale di assetto del territorio**, una cornice programmatica in cui censire e programmare le diverse esigenze derivanti dagli usi del territorio, un piano programma di ampio respiro in cui far convergere azioni mirate a specifiche aree territoriali, in modo da concentrare le relative risorse, oggi disperse in diversi centri di spesa

In tutti i modi chiesi subito agli Uffici competenti del Dicastero ed all'ANAS di produrre un documento da cui si evincessero le esigenze e le criticità della rete in modo da definire un primo piano di intervento e, al tempo stesso, verificare come articolare e come identificare la copertura di tali esigenze. Altrettanto fu richiesto da me alle Ferrovie dello Stato. Come avrò modo di precisare dopo con il Decreto Legge del Fare e con la Legge di Stabilità sono state garantite le prime risorse e sia ANAS che Ferrovie dello Stato ha già effettuato le gare e in alcuni casi ha aperto i cantieri di interventi mirati proprio alla manutenzione e alla messa in sicurezza.

In modo sintetico ricordo che:

Nel comparto stradale avevo indicato alcuni precisi obiettivi, quali quelli legati alla manutenzione della rete ed all'avvio concreto di alcuni interventi strategici. In questi dieci mesi:

- abbiamo garantito 685 milioni di € per il completamento e la messa in sicurezza di tratte stradali con evidenti criticità manutentive. Tali risorse sono ormai presenti in Tabella E della Legge di Stabilità e, quindi, potranno essere annualmente riallocate per tale finalità
- abbiamo finalmente concluso l'iter procedurale per l'attuazione del collegamento tra il porto di Ancona e l'asse autostradale
- abbiamo ottenuto la registrazione dell'asse autostradale Pontina e sono in corso le procedure di appalto
- abbiamo concluso l'iter procedurale per l'attuazione del collegamento autostradale Ragusa - Catania
- abbiamo ottenuto dal CIPE la approvazione dell'asse autostradale Orte – Mestre, dando così attuazione alla prima esperienza di defiscalizzazione

Nel comparto ferroviario avevo indicato, come per il comparto stradale, come obiettivo prioritario quello legato alla manutenzione della rete e la esigenza di dare continuità ad alcune infrastrutture della rete essenziali per il completamento organico della intera offerta ferroviaria. In questi dieci mesi:

- abbiamo assicurato circa 1.150 milioni di € per la messa in sicurezza di alcuni nodi critici della rete e per la continuità manutentiva dell'intera rete
- abbiamo assicurato ulteriori risorse per dare attuazione organica a due assi portanti del sistema ferroviario nazionale e comunitario assicurando 1.800 milioni di € per ulteriori lotti costruttivi ubicati sull'asse Brescia – Verona – Padova e sull'asse Napoli – Bari
- abbiamo assicurato 350 milioni di € alla velocizzazione della linea adriatica
- abbiamo ottenuto la ratifica da parte della Camera dell'accordo tra Italia – Francia per il nuovo tunnel ferroviario Torino – Lione e siamo riusciti ad avviare concretamente la talpa nel cantiere di “La Maddalena” (questa era una delle condizioni per non perdere le risorse della Unione Europea)

Ulteriori impegni strategici erano quelli legati alla attuazione concreta delle opere legate all'EXPO 2015 e alla continuità delle opere legate al Mo.SE di Venezia. In questi dieci mesi:

- abbiamo reso possibile l'avvio di opere dell'EXPO 2015 come la Tangenziale Est di Milano, la M4, la Pedemontana Lombarda, la Rho Monza, i terminali T1 e T2 di Malpensaec
- abbiamo garantito le risorse per il completamento del Mo.SE:

Ma lo **sviluppo sostenibile**, ebbi modo di **precisare nella mia audizione del maggio 2013**, 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. Anche in questo caso la risposta va ricercata nelle azioni di pianificazione avviati nel sistema aeroportuale e portuale.

Ma c'è di più: 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); alla pari delle infrastrutture materiali, quelle immateriali rivestono un ruolo strategico determinate proprio in una fase quale quella che il Paese vive ormai da oltre cinque anni.

Il valore delle diseconomie generate dalla assenza di una offerta efficiente di infrastrutture immateriali capaci di ottimizzare le reti ed i nodi che caratterizzato l'intero assetto logistico del Paese produce annualmente un danno accertato che varia tra i 50 ed i 60 miliardi di €. Un danno che produce un abbattimento sostanziale della nostra produzione, una perdita di oltre tre punti di PIL, un trasferimento ad altri operatori non nazionali di attività ad alto valore aggiunto, una perdita secca di unità lavorative, una forte incidenza sui consumi energetici, una forte incidenza sul tasso di inquinamento atmosferico. Un simile obiettivo strategico è ottenibile dotando i mercati di infrastrutture ICT (Information and Communication Technology) di rete armonizzate, su cui si gioca ormai una quota determinante della competitività di sistema.

-
-
-

Dopo questa premessa entro nel merito delle azioni e degli impegni che intendo portare avanti in questa nuova esperienza di Governo.

Ho ritenuto opportuno articolare il mio intervento inserendo le varie proposte nelle seguenti quattro distinte famiglie:

- 1. Iniziative di carattere legislativo**
- 2. Iniziative pianificatorie**
- 3. Iniziative riformatrici**
- 4. Iniziative organizzative e gestionali**

1.**Fanno parte della prima famiglia le seguenti proposte:****• Decreto Legge di sostegno diretto al disagio abitativo**

Costituisce oggi l'emergenza più preoccupante e, al tempo stesso, più pericolosa per quanto concerne le forme di esplosione di una motivata rivendicazione sociale dai risvolti imprevedibili. Una emergenza che è diventata, senza dubbio, più patologica in questi ultimi anni di recessione ma che è frutto anche di un forte contenimento negli anni dei trasferimenti pubblici nell'intero comparto abitativo. In proposito è sufficiente un solo dato: **le risorse del Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione sono scese da 388 milioni di euro nel 1999 a 9 milioni di euro nel 2011 per poi azzerarsi nel 2012 e nel 2013.**

Deve prendere corpo così una forte azione d'urto che consenta una immediata risposta alle esigenze di una fascia enorme di cittadini. Una azione d'urto supportata da misure quali, ad esempio, quelle relative al recupero di immobili e alloggi di edilizia residenziale pubblica, alla valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico, anche attraverso mirate operazioni di trasformazione urbana e alienazioni finalizzate all'incremento dell'offerta di alloggi per le fasce deboli. Parallelamente occorre proseguire in un'azione di medio termine e su più fronti per l'incremento dell'offerta di alloggi in affitto a canoni accessibili, attraverso detrazioni fiscali IRPEF per il conduttore di alloggi sociali, riscatto a termine dell'alloggio sociale, riduzione dell'aliquota della cedolare secca per contratti a canone concordato, promozione — anche fiscale — dell'*housing* sociale, superamento di norme punitive della piccola proprietà immobiliare.

Tutte queste finalità sono presenti nel Decreto Legge che il Governo intende varare nel Consiglio dei Ministri di domani.

- **Decreto Legge mirato all'uso delle risorse destinate ad interventi approvati e non ancora appaltati**

L'esperienza del Decreto Legge 69/2013 è senza dubbio stata positiva, abbiamo, come detto in premessa, utilizzato risorse assegnate a interventi ancora fermi nella fase di approvazione e abbiamo potuto rendere immediatamente cantierabili interventi che rischiavano di rimanere bloccati per carenza di cassa come la Linea 1 di Napoli, la Tangenziale Est di Milano, l'asse ferroviario Canello – Frasso Telesino, la Pedemontana Veneta, ecc.

La Legge di Stabilità 2014 ha fissato che le risorse stanziare per interventi approvati prima del 31 dicembre 2010 e non ancora appaltati possono essere revocate.

Quindi il successo del Decreto Legge del Fare e la chiara linea strategica della Legge di Stabilità ci impongono, in tempi brevi, una rilettura di tutti gli interventi che pur approvati prima del 2010 sono ancora fermi nella fase procedurale; una simile analisi sarà mirata non ad annullare la strategicità del singolo intervento ma consentirà solo una rimodulazione temporale delle risorse ad esso assegnate in modo da utilizzare davvero la “cassa” e non compromettere così l'avvio di opere immediatamente cantierabili. **Anche nel provvedimento che intendiamo proporre sarà posto un vincolo temporale sulla reale capacità di cantierare gli interventi entro e non oltre il 31 dicembre del 2014**

- **Norme di riforma della offerta portuale**

Il Paese riveste un ruolo chiave nell'intero bacino del Mediterraneo; un ruolo che una volta superata questa lunga fase recessiva, consentirà alla nostra portualità di svolgere una funzione determinante a scala nazionale e comunitaria.

Occorre pervenire rapidamente ad una innovazione radicale nella *governance* dei porti italiani immettendo in tutto il sistema una dinamica di integrazione e di concentrazione dell'offerta e rafforzando le funzioni unitarie strategiche attraverso un nuovo strumento – **il Piano nazionale dei porti e della logistica** – di programmazione e indirizzo strategico unitario, valido per l'intero sistema nazionale. Quello che la nuova disciplina intende offrire è la migliore cornice istituzionale per quest'opera di modernizzazione e innovazione, che viene individuata nel **distretto logistico**. Strumento questo che integra la funzione portuale con quella retro portuale. **Inseguire la logica delle 24 autorità portuali significa regalare ad altri bacini la rendita di posizione del nostro Paese all'interno del Mediterraneo. È una responsabilità che il Governo non può assumersi.**

- **Disegno di Legge di riforma dell'assetto gestionale dei sistemi urbani**

La città rappresenta oggi l'ambito territoriale cruciale ai fini della crescita. L'evoluzione della qualità delle aree urbane – a partire dagli immobili destinati all'abitazione e quindi al soddisfacimento di esigenze primarie – è la risultante di una sinergia di processi di modernizzazione il cui governo e la cui promozione esigono un crescente livello di coordinamento fra istituzioni locali e centrali.

Gli obiettivi, ambiziosi ma ormai maturi, per un nuovo approccio delle politiche legate al governo del territorio, da attuarsi mediante l'individuazione di principi fondamentali, sono:

- **la semplificazione delle procedure e degli iter urbanistici.** Si tratta di una semplificazione che non potrà che partire dalla esperienza realizzata dalla legislazione regionale in materia, sciogliendo – con norme unificanti – quei nodi che rientrano inevitabilmente nella competenza statale e facendosi carico fino in fondo dei grandi mutamenti intervenuti nel territorio italiano che richiedono oggi una strumentazione nuova rispetto a quella tradizionale: maggiore integrazione fra pianificazione urbanistica e pianificazione territoriale, focalizzazione su interventi di rinnovo urbano e di rigenerazione del patrimonio immobiliare in luogo di un'espansione che ha ormai raggiunto i suoi limiti di tollerabilità sociale, **evitando ulteriore consumo del territorio**, e salvaguardando, nel contempo, la delicatezza e la fragilità dei contesti territoriali di riferimento e le eccellenze del nostro patrimonio storico-culturale e paesaggistico, trasparenza degli iter;
- **la “messa a sistema”, attraverso un riordino del testo unico per l'edilizia, di tutte le innovazioni normative**, anche recentemente introdotte con il decreto-legge del “Fare”, per rispondere a specifiche esigenze dei cittadini e delle imprese di ulteriormente snellire e semplificare il quadro amministrativo e normativo che disciplina i procedimenti sottesi alla realizzazione degli interventi edilizi, al fine di accelerare la ripresa dell'attività edilizia che possa favorire la crescita e l'occupazione, in un contesto volto a rilanciare la domanda e a far rinascere la fiducia nell'economia nazionale nel più ampio ambito di un'economia integrata europea, anche rispetto agli operatori internazionali.

- **la promozione dell'edilizia "sociale"** (intesa nella sua ampia accezione, comprensiva quindi sia delle iniziative promosse da soggetti privati con vincolo di destinazione, sia da soggetti pubblici) con contestuale valorizzazione del patrimonio esistente di edilizia pubblica e di rilancio di iniziative di nuova costruzione di edifici residenziali pubblici che – in molte parti del Paese – hanno subito una grave battuta d'arresto. Rientra in questo ambito una opera capillare di incentivazione e di adeguamento della strumentazione tecnica necessaria al rilancio delle operazioni di trasformazione urbana, di adeguamento sismico, di miglioramento energetico degli edifici, di dotazione tecnologica degli immobili.
- **La promozione dell'edilizia residenziale sostenibile, sia pubblica che privata, attraverso il recupero, la riqualificazione e la nuova costruzione:** nel rispetto di apposite direttive comunitarie che ci consentono già oggi, da un lato l'accesso a nuove risorse provenienti dall'Unione Europea, dall'altro un contenimento dei costi energetici attualmente gravanti sul settore dell'edilizia abitativa.

2.**Fanno parte della seconda famiglia,
quella caratterizzata da atti pianificatori :****• La approvazione del Piano Aeroporti**

Dopo oltre trenta anni di assenza di una pianificazione funzionale della nostra offerta aeroportuale prenderà corpo una proposta pianificatoria che in funzione di precisi bacini di traffico caratterizzerà due distinte famiglie quelle relative agli aeroporti strategici e quelli relativi agli aeroporti di interesse nazionale; per la prima famiglia la identificazione è già da oggi definita perché supportata da dati oggettivi, per la seconda famiglia invece viene offerto un arco temporale di tre anni per dimostrare attraverso apposito Piano Economico e Finanziario la reale autonomia finanziaria dell'impianto.

Una simile linea strategica annulla i rilevanti oneri a carico dello Stato e ottimizza la intera logica gestionale del settore. Inoltre, la tendenza alla proliferazione di iniziative localistiche che non portano alcun vantaggio al sistema va contrastata anche limitando pratiche anticoncorrenziali e non in linea con il diritto europeo, di trasferimento di risorse pubbliche a compagnie aeree a scopo di promozione dei flussi turistici

• Rivisitazione delle Intese Generali Quadro con le Regioni

Per quanto concerne le Intese Generali Quadro con tutte le Regioni relative all'attuazione degli interventi previsti dalla Legge Obiettivo, si stanno analizzando le varie Intese Generali Quadro e i relativi Atti Aggiuntivi già sottoscritti, individuando, 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 ha consentito di verificare che il nostro Paese – al netto di ritardi ed inevitabili errori - sta progressivamente acquisendo una visione strategica non provinciale e una carica programmatica di lungo e medio periodo.

Il tema del rapporto con le Regioni, ne introduce un altro, di più ampio respiro che è quello della cooperazione e della interazione con le realtà territoriali. Assistiamo a fenomeni, sempre più diffusi, di ostruzionismo

alla realizzazione di opere che interessano l'intera collettività, nonostante siano da tutti riconosciute come necessarie, ma la cui concreta esecuzione è spesso condizionata ed interdetta da sterili ed infondati interessi localistici. Su queste contraddizioni, se non prevenute e gestite, possono anche innestarsi strumentalmente – come dimostra il caso della Val di Susa – processi eversivi che **nulla hanno a che vedere né con gli interessi del territorio, né con le infrastrutture**. Se lo Stato cedesse a questi ricatti eversivi dimostrerebbe solo una gravissima forma di debolezza e di sfiducia nella capacità di tenuta delle istituzioni democratiche.

Sul piano dei processi programmatori e preparatori della esecuzione delle grandi opere infrastrutturali è doveroso, invece, da parte di tutte le Istituzioni, sia a livello centrale che territoriale, porre in essere gli indispensabili meccanismi di **consultazione pubblica e di trasparenza**, ponendo in essere efficaci campagne comunicative, informando costantemente ed in maniera trasparente la cittadinanza interessata, consultandola e ragguagliandola 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.

Deve prendere corpo quindi senza dubbio uno strumento innovativo di consultazione propedeutica senza però tornare indietro di 20 anni, quando per cantierare un'opera era necessario ottenere l'unanimità dei consensi e, soprattutto, quando il Ministero dell'Ambiente era diventato il riferimento portante delle decisioni da assumere nel comparto delle infrastrutture. Ricordo che il "**dibattito pubblico**" è accettabile solo con dei paletti che garantiscano il ruolo del Governo.

Senza dubbio nella definizione di un simile strumento seguiremo esperienze già consolidate come quella francese e la attueremo nello stesso modo senza inventare vincoli ulteriori; tuttavia vorrei ricordare che sia la Francia, sia altri Paesi della Unione Europea non hanno la Conferenza dei Servizi come quella prevista nella nostra normativa, non hanno le Intesi Generali Quadro Stato Regioni, non vanno al CIPE, non vanno alla Conferenza Stato Regioni, non aspettano, prima di approvare un progetto, i pareri del Ministero dell'Ambiente o di quello dei Beni Culturali.

- **Golden rule su scala nazionale**

Infine rientra in questo capitolo l'azione che il Dicastero intende 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.

3.**Fanno parte della terza famiglia,
quella caratterizzata da atti riformatori:**

- **L'attuazione della riforma del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

Una riforma che non solo ottimizza le varie funzioni delle singole direzioni generali ma ne annulla otto di esse per consentire così un contenimento sostanziale dei costi e, al tempo stesso, una maggiore incisività delle responsabilità delle singole direzioni e dei due Dipartimenti cui compete il ruolo di coordinamento strategico e funzionale.

- **La Riforma della Legge Obiettivo, del CIPE e dell'Autorità di Vigilanza dei Lavori Pubblici**

Dopo dodici anni dalla emanazione della Legge 443/2001 (Legge Obiettivo) si rende necessaria una verifica delle positività e delle negatività della norma. Senza dubbio due sono gli elementi da approfondire e da riprodurre in modo sostanziale:

- Il rapporto con le Regioni attraverso, come detto in precedenza, una riformulazione dello strumento della Intesa Generale Quadro che offra anche nuovi strumenti di interlocuzione e negoziazione con le autonomie territoriali, adeguate alle specifiche caratteristiche dei contenuti della programmazione
- La chiara definizione dei riferimenti di base del Programma delle Infrastrutture Strategiche; precisando che rientrano nella dimensione strategica solo alcune precise tipologie di intervento quali ad esempio:
 - i valichi ferroviari del Frejus, del Sempione e del Brennero;
 - i Corridoi Comunitari Core Network sia ferroviari che stradali;
 - le aree metropolitane così come definite dal Decreto Legge 95 del 6 luglio 2012 ed i nodi logistici portuali, interportuali ed aeroportuali di cui al Programma delle Reti TEN – T la manutenzione sistematica delle reti e dei nodi.

La riforma dovrà segnare il passaggio dalla fase caratterizzata dalla costruzione dei “corridoi” che ha consentito al territorio italiano di rimanere collegato all’Europa alla fase caratterizzata dai nodi, urbani, portuali, logistici, della mobilità, telematici, quali punti di intersezione delle reti, ad alta efficienza tecnologica e organizzativa e vere sedi di produzione di valore.

Il sistema infrastrutturale sarà sempre più misurato in termini qualitativi e in termini di dotazione “immateriale”.

Tale passaggio di fase – per la natura stessa dei suoi obiettivi – non potrà che essere realizzato attraverso forme di collaborazione e di sussidiarietà fra amministrazione centrale e autonomie territoriali,

In merito alla riforma del CIPE occorre ricordare che per oltre l’80% le attività attuali di tale organismo sono relative ad interventi di competenza del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed in particolare di interventi inseriti nel Programma della Legge Obiettivo; quindi il CIPE esamina proposte strategiche che rivestono tutte una rilevante urgenza realizzativa; ebbene l’arco temporale che intercorre tra la approvazione dei progetti in sede CIPE e la registrazione della Delibera da parte della Corte dei Conti supera in alcuni casi anche i sette – otto mesi. Un simile vincolo temporale non è accettabile e ciò comporterà una rivisitazione funzionale delle strutture che supportano il CIPE ed una riforma sostanziale delle competenze istruttorie dello stesso.

Per quanto concerne l’Autorità di Vigilanza dei Lavori Pubblici necessariamente tale organismo va portato all’interno delle competenze del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti consentendo in tal modo un contenimento dei costi ed una diretta correlazione tra procedure contrattuali ed interventi infrastrutturali.

Le tre nuove direttive comunitarie ormai in fase di approvazione definitiva ed una serie di provvedimenti assunti in questo ultimo triennio impongono una rilettura del Codice degli Appalti; **una rilettura che deve essere mirata a ridurre il ricorso alle riserve nella realizzazione delle opere, a snellire ulteriormente le procedure di gara in modo da compattare i tempi che intercorrono tra il bando di gara e la cantierizzazione delle opere (di media oltre 14 mesi), a promuovere l’aggregazione e l’innalzamento di competenze delle stazioni appaltanti e a rafforzare le funzioni di regia unitaria dell’intervento, cruciali nella realizzazione delle grandi opere.**

Gli interventi in *project financing* – per il mix di complessità finanziaria, progettuale e amministrativa/autorizzativa che li caratterizza – esigono una struttura centrale di coordinamento e di supporto alle stazioni appaltanti.

Tale struttura, qualificata ed agile (sul modello esistente praticamente in tutti i paesi europei), deve essere dotata non solo di funzioni di standardizzazione e promozione, ma anche di valutazione preventiva, selezione e ammissione delle proposte alle fasi successive dell'iter e deve essere collocata presso il Ministero competente alla regia dello sviluppo infrastrutturale del Paese.

• **La Riforma del Titolo V° della Costituzione**

Una serie di cambiamenti avvenuti proprio nell'ultimo triennio quali:

- la decisione a scala comunitaria di un quadro di interventi “core network” e “comprehensive network” che incidono direttamente sugli assetti pianificatori ed urbanistici locali
- la identificazione a scala comunitaria di nodi metropolitani e logistici (porti, aeroporti ed interporti)
- l'annullamento delle Province e la istituzione di 13 Città metropolitane e le unioni e le fusioni di comuni

impone un cambiamento sostanziale del tessuto normativo che caratterizza i rapporti tra Stato e Regioni previsti dal Titolo V° della Costituzione.

Nel Programma di Governo il Presidente Renzi non conferisce azioni specifiche al tema delle “infrastrutture” tuttavia c'è un preciso richiamo ad un obiettivo che il Presidente definisce “obiettivo obbligato” per il Governo e per il Parlamento: si tratta della “**riforma del Titolo V° della Costituzione**”.

Un tema ed un obiettivo che trova come primo riferimento utile, in termini di esperienza storica nel rapporto tra organo centrale e organo locale, proprio l'esperienza vissuta dalla Legge Obiettivo (**cioè da 12 anni, dal 21 dicembre 2001**).

Se si analizza sia il dibattito in seno al Parlamento durante la approvazione della norma (Legge 443/2001), sia le impugnative avanzate da tre Regioni, impugnative di incostituzionalità, ci si convince che ogni approccio alla riforma del Titolo V° non può che partire avendo come riferimento prioritario proprio la articolata esperienza della Legge Obiettivo.

Diventano quindi essenziali i seguenti cinque pilastri metodologici e, al tempo stesso, concettuali:

1. Il concetto della “intesa” così come formulato all’interno del Decreto Legislativo 190/2002 (Decreto prodotto a valle sia della Legge Obiettivo e a valle della impugnativa di incostituzionalità avanzata dalle Regioni)
2. La oggettività della dimensione strategica delle scelte e degli interventi scelti a scala nazionale
3. Il rapporto tra Stato e Regione e tra Stato e Regioni intese come organismi aggregati in un unico contesto istituzionale quale la Conferenza Stato Regioni
4. Il ruolo ed il valore della Pianificazione comunitaria su quella nazionale e regionale
5. Il ruolo e la funzione della normativa regionale in termini di pianificazione e gestione del territorio.

Una ulteriore ambito normativo da affrontare è quello relativo al Patto di Stabilità Interno. Dal 1999 ad oggi l'Italia ha formulato il proprio Patto di stabilità interno esprimendo gli obiettivi programmatici per gli enti territoriali ed i corrispondenti risultati ogni anno in modi differenti, alternando principalmente diverse configurazioni di saldi finanziari a misure sulla spesa per poi tornare agli stessi saldi.

La definizione delle regole del **patto di stabilità interno** avviene durante la predisposizione ed approvazione della manovra di finanza pubblica; momento in cui si analizzano le previsioni sull'andamento della finanza pubblica e si decide l'entità delle misure correttive da porre in atto per l'anno successivo e la tipologia delle stesse.

Un simile approccio anche se evita una esplosione del debito pubblico azzera, in modo integrale, l'azione programmatica sia a scala comunale che regionale. Un simile vincolo, in realtà, condiziona in modo sostanziale la crescita soprattutto in presenza di forme recessive virulente come quella vissuta dal nostro Paese da oltre cinque anni.

Rimane quindi essenziale e vitale per l'economia nazionale e, soprattutto, per quella locale, individuare meccanismi di esclusione dal patto per quegli enti territoriali sul cui territorio ed a carico delle proprie finanze, i procedenti autorizzativi di opere, grandi e piccole, siano concluse e permettano l'avvio dei cantieri.

- **Rivisitazione delle logiche con cui vengono assegnate le risorse annualmente per il comparto infrastrutture (da inserire nelle Linee Guida del DEF)**

La costruzione di una offerta infrastrutturale organica, dalla difesa del territorio alla sua infrastrutturazione, economica e sociale, costituisce una finalità strategica primaria per la crescita e lo sviluppo del Paese. Una offerta infrastrutturale caratterizzata da grandi, medie e piccole opere. Una simile finalità strategica non può subire annualmente scostamenti programmatici e finanziari rendendo così non incisiva l'azione del Governo e limitando il ritorno di investimento in tempi certi delle scelte prodotte dallo stesso Governo. **Per venire incontro ad una simile esigenza si deve dare attuazione a quanto già previsto dall'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, approvato nel mese di settembre 2013 da questo Governo e dal Parlamento, relativamente alla istituzione di un Fondo Unico Infrastrutture. Tale Fondo viene annualmente implementato con una quota pari allo 0,3% del Prodotto Interno Lordo.** Una scelta questa che ci rende simili a quasi tutti i Paesi della Unione Europea e, al tempo stesso, offre al mondo della finanza condizioni di certezza tali da garantire davvero un misurabile e significativo coinvolgimento di capitali privati.

- **Riforma del sistema concessorio del comparto autostradale**

È aperto un tavolo, presso il Dicastero, con il coinvolgimento dell'AISCAT, che sta già affrontando le modalità più idonee per una rivisitazione dell'intero sistema. I risultati di tale lavoro verranno esposti alle Commissioni parlamentari nei prossimi mesi.

In particolare tale revisione si concentrerà sui seguenti aspetti:

1. **Verifica puntuale degli investimenti programmati dalle società concessionarie, anche tenendo conto del relativo impatto sugli adeguamenti tariffari;**
2. **Rivisitazione dei meccanismi di subentro**
3. **Revisione della durata delle concessioni che consenta anche, all'interno del dialogo già avviato con la Commissione Europea, di ammortizzare gli investimenti dei concessionari in un più ampio arco temporale**
4. **L'integrazione di più tratte in esercizio nell'ambito di un'unica concessione**

Un tale approccio è ormai obbligato in quanto la crisi finanziaria in atto oramai da quasi cinque anni ha reso molto selettivi gli investitori e molto scarsi gli investimenti, specie se essi comportano esborsi ingenti, come accade per le grandi infrastrutture a rete.

L'aumento del costo del denaro per le stesse banche sta creando ripercussioni dirette sui tassi base applicati al mercato e i relativi cambiamenti nel costo e nella disponibilità di debito stanno incidendo negativamente sull' utilizzo del *project financing*.

La UE ha risorse sempre più esigue da destinare anche alle proprie priorità conclamate e condivise, mentre gli Stati membri - come l'Italia - che già avevano accumulato maggiori ritardi nel passato possono tornare a ragionare in termini di crescita solo realizzando le riforme di sistema a costo zero, soprattutto completando o realizzando le grandi infrastrutture, specie di trasporto, ovvero, quantomeno, adeguandole.

Oggi è continua la ricerca di forme di finanziamento degli investimenti pubblici mediante il coinvolgimento del capitale privato per la loro realizzazione: ecco perché è divenuto impellente tornare a fare "massa critica" tra tutti gli investimenti.

La strategia di contrasto alla crisi economica che è, per alcune infrastrutture, crisi della domanda per altre crisi dell'offerta, consiste nell'accorpamento dei bacini di traffico.

Nel settore delle concessioni autostradali lo strumento che sembra rispondere meglio a tali finalità è quello dell'integrazione di più tratte in esercizio, al fine di consentire il pieno recupero di efficienza delle gestioni, il potenziamento ed il completamento strutturale, tecnologico ed ambientale, nonché l'adeguamento delle infrastrutture ai parametri di sicurezza imposte dalle direttive comunitarie sopravvenute alla stipula delle convenzioni di concessione, come ad es. la direttiva 2004/54 sulle gallerie della rete TEN.

L'obbligo di rispettare i nuovi parametri di sicurezza imposti da tali normative comporta, infatti, la necessità di effettuare ingenti investimenti, non previsti dai vigenti piani finanziari.

Dall'integrazione delle concessioni proposta si attendono recuperi di efficienza che dovranno consentire, di alleggerire il bilancio dello Stato da contributi pubblici già stanziati o da stanziare per la realizzazione di infrastrutture autostradali, ponendo a carico del concessionario gli oneri finanziari relativi.

La “fusione” di più piani finanziari, dovrebbe, inoltre, essere condizionata ad un contenimento della pressione tariffaria: ulteriori aumenti delle tariffe rischiano di produrre effetti indotti sui prezzi e sul livello dei consumi che sarebbero oggi intollerabili per l'economia del Paese.

Altra considerazione da fare riguarda la realizzabilità di alcuni investimenti, alcuni dei quali di rilevanza strategica, attualmente in una situazione di *empasse*, dovuta alla difficoltà di accesso al mercato del credito. Lo strumento per raggiungere tali risultati in termini di maggiori investimenti ad esclusivo carico del concessionario, di mitigazione delle dinamiche tariffarie a favore dell'utenza, di riduzione del contributo pubblico previsto dalle convenzioni fino all'azzeramento dello stesso, di incremento della sicurezza, consiste quindi nell'introdurre procedure di revisione dei piani finanziari – nel rigoroso rispetto di norme e principi del diritto comunitario – non escludano di unificare tra loro tratte autostradali differenti, contigue, interconnesse o complementari.

4.**Fanno parte della quarta famiglia,
quella caratterizzata da iniziative organizzative e gestionali:**

- **Le azioni e delle iniziative da proporre durante il semestre di Presidenza italiana della Unione Europea**

La Presidenza del semestre italiano deve essere una grande occasione per ribadire il ruolo strategico che il nostro Paese svolge all'intero dell'intero assetto comunitario ed in modo particolare all'interno del bacino del Mediterraneo

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.

L'obiettivo del semestre di presidenza è quello di compiere passi in avanti verso lo sviluppo sostenibile del sistema dei trasporti nelle sue diverse modalità al fine di migliorare il funzionamento del Mercato Unico e la sua crescita economica.

Il settore infrastrutturale gioca un ruolo fondamentale nel sostegno della crescita sia in termini di occupazione sia in quanto strumento essenziale per le relazioni economiche e sociali. Considerata questa rilevanza delle infrastrutture, l'Italia intende sostenere il principio che gli investimenti per la realizzazione delle grandi reti infrastrutturali europee inserite nella core-network della TEN-T non debbono gravare sul calcolo della spesa pubblica nazionale degli Stati membri.

Attraverso appositi strumenti a scala comunitaria bisognerà:

- dimostrare quanto il nostro Paese abbia programmaticamente rispettato le indicazioni strategiche definite a scala comunitaria attraverso il Piano delle Reti TEN – T (Trans European Networks Transport) (oltre il 90% delle opere è ubicata su Corridoi o Nodi definiti “core network” dalla Commissione Europea);

- dimostrare quanto rilevante sia stato, nell'ultimo decennio, il coinvolgimento del nostro Paese nel garantire risorse pubbliche e private nella realizzazione di un simile Piano, 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 €.**;
- dimostrare che tutti gli interventi ricoprono una valenza strategica che supera la rilevanza regionale o nazionale e riveste un ruolo comunitario e quindi la necessità di rivedere la incidenza sui parametri di Maastricht di tali interventi;

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.

Sempre sulla operazione legata alle Reti TEN – T la presidenza italiana si caratterizzerà per un *focus* sui corridoi multimodali e, in particolare sulle misure previste a livello europeo per i collegamenti tra i “nodi” e le “reti”.

Infine durante il semestre di Presidenza si esamineranno le logiche, predisposte dalla Commissione, con cui attribuire le risorse del Fondo delle Reti TEN – T. Senza dubbio in tale operazione si terrà conto degli investimenti già effettuati dai singoli Stati membri sulle reti TEN – T.

L'Italia intende proporre un monitoraggio sistematico sull'avanzamento degli interventi effettuato dalla Commissione attraverso i Coordinatori dei Corridoi

Gli altri temi che affronteremo durante la Presidenza italiana sono quelli relativi:

- **nell'ambito ferroviario** rivestirà carattere prioritario l'esame del IV Pacchetto che mira alla costituzione di un'unica area di trasporto europea e alla piena liberalizzazione di tutti i segmenti del mercato ferroviario. L'Italia ritiene essenziale, per raggiungere il successo dell'iniziativa, perseguire un approccio olistico dell'intera questione. La Presidenza, in particolare, proseguirà la discussione sul *pilastro tecnico* adoperandosi per raggiungere *l'orientamento generale* nel Consiglio, sulla Direttiva Sicurezza ferroviaria e complessivamente sul pilastro tecnico del Pacchetto.

Il Governo considera inoltre, prioritaria la nuova Direttiva *Recast*, sulla liberalizzazione e la governance del settore ferroviario ed intende adoperarsi per la definizione della *posizione comune* nel Consiglio.

Durante il semestre di presidenza, verranno pertanto predisposti questionari mediante i quali si intende stimolare un confronto aperto tra tutti gli Stati Membri volto a conoscere l'effettiva disponibilità a dare vita ad un mercato ferroviario europeo, reale, unico e liberalizzato e ad una gestione dei corridoi merci prioritari efficace ed economicamente sostenibile.

- **per quanto riguarda il settore stradale**, la Presidenza intende muoversi nel quadro della nuova politica infrastrutturale della UE dell'ottobre 2013 basata su una rete di nove corridoi principali. Ritiene che lo sviluppo dell'infrastruttura di settore nei singoli Paesi UE ed il conseguente aumento dei flussi di traffico dovrà essere accompagnato da un miglioramento dell'efficienza della mobilità, degli standard di sicurezza così come da una riduzione dei consumi energetici.

In questo senso, l'Italia si impegnerà nel coinvolgere i partners europei in iniziative volte a evidenziare la necessità di dare attuazione alle misure previste dalle direttive europee in materia di diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale con riferimento, in particolare, alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale, alla diffusione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, nonché alla predisposizione armonizzata di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali.

In materia di riduzione del consumo di energia e delle emissioni di CO₂, l'Italia intende esaminare la proposta di revisione della

direttiva sui pesi e dimensioni dei veicoli commerciali al fine di promuovere il trasporto intermodale.

- **per quanto concerne il trasporto aereo** la Presidenza intende accelerare la riforma del sistema di controllo del traffico aereo europeo al fine di rispondere alla crescente domanda di traffico prevista nei prossimi anni. E' anche intenzione della presidenza esaminare la revisione dei quattro regolamenti istitutivi del cielo unico europeo e le proposte di modifica delle norme che disciplinano l'Agenzia europea per la sicurezza aerea.
- **Due diligence sullo stato di avanzamento di tutte le iniziative infrastrutturali e gestionali del Dicastero con particolare attenzione, in questa fase, all'evento EXPO 2015 e al Mezzogiorno del Paese**

Per quanto concerne l'evento EXPO 2015 il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha mantenuto gli impegni assunti per le opere dell'EXPO 2015 di natura procedurale (Pareri, Conferenze dei Servizi, confronti con le istituzioni competenti in sede locale e nazionale), ingegneristica (tutti gli interventi sono stati istruiti tecnicamente dalla Struttura Tecnica di Missione, sono stati sottoposti alla apposita Unità di Finanza di Progetto, inoltrati al CIPE e seguiti fino alla fase di registrazione della Corte dei Conti) ed infine finanziaria (tutti gli interventi sono stati garantiti per oltre il 70% dalla Legge Obiettivo, per il 20% da Fondi FAS sempre relativi al Fondo Infrastrutture della Legge Obiettivo, per il 10% da Fondi del Contratto di Programma delle Ferrovie dello Stato).

Gli interventi dell'EXPO, supportati parzialmente o totalmente dalla Legge Obiettivo, sono pari a circa 11 miliardi di euro, di cui 3,7 miliardi di € di fonte pubblica e 7,5 miliardi di € di fonte privata.

La procedura della Legge Obiettivo ha reso possibile un itinerario privilegiato per i progetti già pronti ed ha consentito il coinvolgimento di risorse private in una percentuale davvero rilevante.

Per quanto concerne il Mezzogiorno è necessario cogliere l'occasione offerta dal nuovo Programma di Azione e Coesione 2014 – 2020, per introdurre maggiore “**consapevolezza logistica**” nelle scelte di investimento partendo proprio dalla individuazione delle anomalie esistenti e da una valutazione critica delle loro origini e dei loro effetti.

Un parziale elenco di anomalie quali quelle di seguito riportate testimonia da solo quanto poco si sia fatto e con quali tempi si è infrastrutturato il Mezzogiorno, e quanto urgente sia necessario garantire una pariteticità funzionale tra ambiti territoriali del Paese; ambiti che se adeguatamente infrastrutturati consentirebbero una crescita sostanziale del Prodotto Interno Lordo non di una Regione, non di determinate aree del Mezzogiorno ma dell'intero Paese.

- Il completamento dopo 50 anni dell'asse autostradale Palermo – Messina
- La realizzazione dopo 50 anni dell'asse autostradale Catania – Siracusa
- La realizzazione dopo 50 anni degli assi autostradali Agrigento – Caltanissetta e Ragusa – Catania
- La realizzazione del sistema metropolitano della città di Catania attraverso la ottimizzazione della rete ferroviaria e di quella della Circumetnea
- La realizzazione del sistema metropolitano della città di Palermo
- La organizzazione dell'accesso al porto di Napoli. L'ultimo miglio rende praticamente non competitivo l'impianto portuale
- L'assenza del completamento in tempi certi dell'asse stradale 131 (Carlo Felice) ed Olbia – Sassari in Sardegna
- La assenza di una interazione tra il porto di Gioia Tauro e la rete ferroviaria
- La mancata organizzazione del nodo ferroviario di Bari
- La assenza in tutte le realtà urbane del Mezzogiorno di una strumentazione urbanistica che rendesse efficienti ed efficaci le interazioni tra sedi di attività terziarie (Ospedali, Università, Centri direzionali, ecc.) e offerta trasportistica
- La assenza di strumenti di pianificazione territoriale come i PTC (Piani Territoriali di Coordinamento)

Queste anomalie ci impongono un approccio nuovo nella realizzazione dei seguenti interventi (alcuni avviati altri da avviare con la massima urgenza):

- **Asse ferroviario AV/AC Napoli – Bari**
- **Asse AV/AC Salerno – Reggio Calabria**
- **Asse AV/AC Palermo – Catania**
- **Nodi metropolitani di Napoli, Bari, Catania e Palermo**

Per questi interventi la prossima Legge di Stabilità dovrà garantire un volano di risorse dedicato non alla realizzazione di segmenti infrastrutturali ma dell'intero impianto progettuale.

- **Un nuovo rapporto con le Ferrovie dello Stato e l'ANAS**

Innanzitutto Il Contratto di Programma di Rete Ferroviaria Italiana parte “Investimenti” e parte “Servizi” non può essere affrontato ed esaminato dalle parti Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed RFI in modo disgiunto e, soprattutto, non può essere oggetto di contrattualizzazione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ferrovie dello Stato Italiane.

Questa esigenza trova, tra l'altro, ampia motivazione dopo l'approvazione del Decreto Legge 69/2013 con l'articolo 24 ha introdotto norme che favoriranno una maggiore leggibilità dei bilanci del Gruppo FS, nel suo insieme, con una più chiara rappresentazione delle attività di servizio pubblico, in tutte le loro componenti, e dei corrispettivi e/o fondi percepiti per ogni altra attività.

La legge, quindi, impone ora una analitica ed organica visione di ciò che le scelte nel comparto degli investimenti e dei servizi può generare in un'altra Società del Gruppo.

In secondo luogo il Contratto di Programma sia “Investimenti” che “Servizi” non può essere sottoposto a verifica con una cadenza temporale così anomala e con una procedura così lunga (prima il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, poi il CIPE, poi le Commissioni Parlamentari competenti). Devono, invece essere chiari e codificati i seguenti cinque momenti procedurali:

- Atto di indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulle linee strategiche che dovranno caratterizzare il nuovo Contratto (investimenti e servizi)
- Il Gruppo Ferrovie dello Stato, nel rispetto di quanto riportato nell'Atto di indirizzo dovrà redigere una proposta di breve e medio periodo da cui si evinca il raggiungimento degli obiettivi delineati dal Dicastero. La proposta avrà un arco temporale di attuazione quinquennale ed una esigenza finanziaria per competenza e cassa quinquennale.
- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti verificherà la validità e la coerenza del Contratto di Programma all'Atto di indirizzo e lo sottoporrà al CIPE per l'approvazione definitiva. Il Contratto verrà, quindi, inoltrato alle Commissioni Parlamentari competenti.
- Il Contratto viene verificato ogni anno in merito alla coerenza degli avanzamenti e ogni scostamento deve essere motivato da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze in presenza di

scostamenti o di inadempienze sostanziali bloccherà quota parte di trasferimenti e applica apposite sanzioni.

- Gli aggiornamenti al Contratto di Programma sono inseriti nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza e, pertanto, seguiranno, in termini di approvazione, lo stesso iter del DEF.

Analoga esigenza di chiarimento procedurale va effettuata sul Contratto di Programma dell'ANAS.

Anche in questo caso diventa fondamentale l'Atto di indirizzo che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti redigerà ed inoltra all'ANAS

- **Monitoraggio sullo stato di attuazione e sulle azioni da intraprendere per dare compiutezza agli interventi piccoli e medi (Progetto 6000 Campanili, edilizia scolastica e opere piccole e medie nel Mezzogiorno)**

Il successo dell'esperimento avviato con il bando dei "6000 campanili" (art. 18 del "Decreto Fare"), con la partecipazione di circa 5000 progetti " a pronta cantierizzazione", ha dimostrato che è possibile mobilitare energie diffuse sul territorio e rafforzare una cultura del risultato, dell'efficienza e della rapidità dell'azione amministrativa. Per dare risposta e incoraggiare queste potenzialità è necessario che entro il 2014 – 2015 tutti i progetti che hanno partecipato al bando, dotati dei requisiti richiesti, accedano al finanziamento: questo è un impegno che il Governo sicuramente cercherà di onorare.

Gli interventi di edilizia scolastica diffusi sul territorio, per i quali vi sono stati stanziamenti (da ultimo nel "Decreto fare"), nonché gli interventi di difesa del suolo, sui quali è sempre più urgente uno sforzo finanziario mirato da parte del Governo, richiedono una uniformazione e una semplificazione dei modelli e delle procedure attuative per i quali il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – con la rete territoriale della sua struttura tecnica – si propone come naturale sede di coordinamento. Occorre definire i giusti raccordi fra amministrazioni che promuovono e amministrazioni che coordinano l'attuazione degli interventi in questi due settori, al fine di superare ritardi e inefficienze verificatisi in passate esperienze.

Le opere piccole e medie nel Mezzogiorno sono state approvate dal CIPE il 6 novembre 2009 per un importo di **801 milioni di €** ed è stata attivata una prima fase per un importo di **413 milioni di €**. Tali attività sono state portate avanti dai Provveditori ai Lavori Pubblici. Occorre ora dare continuità a tale programma per un importo di 388 milioni di €. Tali opere rivestono una funzione essenziale nel Mezzogiorno in quanto sono interventi strettamente interagenti con gli altri interventi definiti a scala regionale e sovra regionale, sono interventi cantierabili entro sessanta giorni in quanto si è già completato il percorso autorizzativo.

€ 4,00



17STC0006910