

## COMMISSIONI RIUNITE

### VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### RISOLUZIONI:

7-00516 Bruno Bossio, 7-00546 Furgiuele, 7-00548 Mulè e 7-00559 Foti: Piano di investimenti per il potenziamento, l'ammodernamento e lo sviluppo delle grandi infrastrutture del Mezzogiorno ( <i>Seguito della discussione congiunta e rinvio</i> ) .....	23
--	----

#### RISOLUZIONI

*Mercoledì 4 novembre 2020. — Presidenza della presidente della IX Commissione Raffaella PAITA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Salvatore Margiotta.*

#### La seduta comincia alle 15.25.

**7-00516 Bruno Bossio, 7-00546 Furgiuele, 7-00548 Mulè e 7-00559 Foti: Piano di investimenti per il potenziamento, l'ammodernamento e lo sviluppo delle grandi infrastrutture del Mezzogiorno.**

*(Seguito della discussione congiunta e rinvio).*

Le Commissioni proseguono la discussione congiunta delle risoluzioni in titolo, rinviata nella seduta del 14 ottobre 2020.

Raffaella PAITA, *presidente*, comunica che, su richiesta delle Commissioni, sono state trasmesse memorie scritte da parte dei seguenti soggetti: ASSOAEROPORTI (Associazione Italiana Gestori Aeroporti); ASSOPORTI (Associazione Porti Italiani); AISCAT (Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori); ANAS Spa; Assessore infrastrutture Regione Calabria;

Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale; Autorità portuale di Gioia Tauro; Comitato H2KR; ITALGAS Spa; SACAL Spa; INGV (Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia); ISMAR (Istituto di scienze marine); RFI (Rete Ferroviaria Italiana).

Giorgio MULÈ (FI) illustra la risoluzione a sua prima firma, evidenziando come essa si ponga preliminarmente l'obiettivo di fotografare la situazione attuale delle infrastrutture nelle regioni del Sud.

In particolare evidenzia come l'Italia, come la gran parte della comunità internazionale, si trovi a dover fronteggiare la crisi economica più pesante dal dopoguerra in conseguenza della drammatica pandemia da Sars-Cov-2 che si sta traducendo in una gravissima caduta della produzione, dei consumi e del prodotto interno lordo. È quindi indispensabile mettere in campo una strategia complessiva di sostegno dell'economia italiana dopo la drammatica pandemia in atto, i cui effetti sulla produzione e sull'economia proseguiranno purtroppo per un tempo non certo breve.

Evidenzia che nei primi due trimestri del 2020, il crollo del prodotto interno lordo è stato del -17,6 per cento, la stima di perdita a fine 2020 resta in una forbice

tra -9 per cento e -11 per cento. Nonostante un parziale rimbalzo a luglio, in Italia il calo tendenziale dell'occupazione rimane molto ampio, con quasi 600 mila persone occupate in meno rispetto all'anno precedente; con questo scenario diventa decisiva la forte ripresa degli investimenti pubblici che è prevista anche in virtù del *Recovery Fund* e ciò deve rappresentare una grande opportunità di sviluppo e di riequilibrio territoriale per il Paese.

Sottolinea, altresì, che il totale degli investimenti pubblici e privati italiani nel 2019 è stato di 40,5 miliardi di euro. Secondo la Banca d'Italia, se tali importi venissero raddoppiati, ne deriverebbe una crescita aggiuntiva di 3 punti di prodotto interno lordo.

Osserva come favorire la crescita, per uscire dalla crisi economica e provare a rilanciare la competitività del sistema economico e produttivo italiano, debba quindi passare per un coraggioso piano di investimenti infrastrutturali. Le infrastrutture sono infatti il nodo centrale per lo sviluppo della competitività, soprattutto in un'ottica di integrazione e di sviluppo economico. La spesa pubblica per le infrastrutture si è fortemente ridotta negli anni della crisi tra il 2008 e il 2018, e nel Mezzogiorno gli investimenti pubblici in rapporto alla popolazione sono risultati sistematicamente inferiori rispetto al Centro-Nord. Peraltro il potenziamento delle infrastrutture è essenziale per accrescere l'interconnessione con le altre regioni italiane, con l'Europa, con il Mediterraneo, per aumentare il potenziale di mercato del Mezzogiorno, rendendolo attraente per i capitali privati, l'attività di impresa, i flussi turistici; un incremento degli investimenti pubblici nel Mezzogiorno pari all'1 per cento del suo prodotto interno lordo per un decennio, ossia 4 miliardi di euro annui, avrebbe effetti espansivi significativi per l'intera economia italiana. Al Sud il moltiplicatore degli investimenti pubblici beneficerebbe della complementarità tra capitale pubblico e privato e dei guadagni di produttività connessi con la maggiore dotazione di infrastrutture. L'economia del Centro-Nord ne beneficerebbe per via della maggiore

domanda nel Mezzogiorno e dell'integrazione commerciale e produttiva tra le due aree.

Segnala, al riguardo, che il Rapporto Svimez del giugno 2019 sui divari infrastrutturali e la spesa per opere pubbliche, evidenzia come la soluzione per i problemi strutturali dell'economia italiana, e meridionale in particolare, non verrà da una ripresa internazionale a cui « agganciarsi », ma dalla riattivazione del motore interno, che consolidi i segnali positivi determinando una marcata accelerazione del tasso di sviluppo. Gli investimenti pubblici per la crescita rappresentano anche una leva di attivazione e di stimolo di quelli privati; un dato preoccupante viene dalla spesa ordinaria in conto capitale che rappresenta un « buco nero » per lo sviluppo del Mezzogiorno, confermandosi su livelli del tutto insufficienti, sostanzialmente dimezzati rispetto a quelli pre-crisi 2007, e ben lontani da quei principi di « riequilibrio territoriale » attraverso la previsione della cosiddetta « clausola del 34 per cento »; riferisce, altresì, che il citato Rapporto mette in evidenza come il grado di interdipendenza tra le due macroaree (Centro-Nord e Mezzogiorno) sia molto forte. Sempre lo Svimez stima che ogni euro investito in infrastrutture al Sud attivi 0,4 euro di domanda di beni e servizi nel Centro-Nord. Investire al Sud fa dunque bene all'intera economia italiana e un riequilibrio territoriale della spesa per investimenti pubblici sarebbe non solo efficace nell'area ma efficiente sul piano delle finanze pubbliche del Paese. Da qui, l'esigenza di implementare la cosiddetta clausola del 34 per cento sul riequilibrio territoriale della spesa ordinaria in conto capitale.

Ricorda, altresì, che la IX Commissione Trasporti, della Camera, nella seduta del 29 settembre 2020 ha deliberato i rilievi in ordine allo schema di relazione all'Assemblea sull'individuazione delle priorità nell'utilizzo del *Recovery Fund*. Tra i rilievi approvati con il consenso di tutti, segnala quello volto a « garantire l'infrastruttura stabile e veloce dello Stretto di Messina, mediante la realizzazione di opere adeguate e mezzi idonei e sostenibili, in modo

da porre definitivamente fine all'isolamento della rete dei trasporti siciliani da quella del resto del Paese estendendo, così, l'alta velocità fino a Palermo e Siracusa ».

In tale contesto, evidenzia che la risoluzione, a sua prima firma, si pone innanzitutto l'obiettivo di impegnare il governo ad adottare un serio programma di investimenti in infrastrutture e di ammodernamento della rete dei trasporti e di interventi in grado di aumentare la competitività delle aree meridionali, quali gli assi viari, i porti, i collegamenti ferroviari e aeroportuali tra le città del Mezzogiorno, la realizzazione dell'alta velocità nel Mezzogiorno nonché gli interventi per la messa in sicurezza del territorio, prevedendo a tal fine di destinare al Mezzogiorno risorse economiche in misura sensibilmente maggiore rispetto a quanto previsto dalla cosiddetta clausola del 34 per cento.

Occorre altresì l'impegno del Governo ad avviare le necessarie iniziative finalizzate a riconsiderare il progetto strategico, già cantierabile, per la realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina, quale progetto chiave per il rilancio economico del Paese, anche valutando a tal fine le penali conseguenti alla mancata realizzazione dell'opera infrastrutturale, e che consentirebbe tra l'altro, di estendere l'alta velocità ferroviaria anche in Sicilia, fino a Messina, Palermo e Siracusa; si tratta altresì di adottare le necessarie iniziative finalizzate al riammodernamento del sistema infrastrutturale idrico del Mezzogiorno, anche attraverso una rete e un sistema di micro invasi, al fine di contenere gli sprechi, assicurare gli approvvigionamenti a famiglie e imprese, e consentire il rilancio dell'agricoltura quale settore strategico per il Sud.

Sottolinea, quindi, come ulteriori impegni siano volti a garantire iniziative per implementare il sistema delle infrastrutture necessarie a sostenere il comparto produttivo nel Mezzogiorno, con particolare attenzione alle infrastrutture atte a garantire l'approvvigionamento di gas metano alla regione Sardegna nonché ad adottare tutte le iniziative volte a favorire il ricorso al partenariato pubblico-privato per

il finanziamento e la realizzazione delle opere pubbliche.

In conclusione, auspica che il Parlamento sia davvero capace di rimettere il Sud nelle condizioni di competere con le altre aree del territorio nazionale nonché con i principali Paesi europei.

Alessio BUTTI (FDI), prima di illustrare la risoluzione presentata dal proprio gruppo, tiene a ringraziare la collega Bruno Bossio per aver indotto un dibattito su una questione fondamentale, che porterà auspicabilmente ad assumere decisioni importanti.

Concorda con molti degli impegni contenuti nelle risoluzioni presentate dai colleghi e condivide il ragionamento da ultimo esposto dal collega Mulè. Sottolinea l'importanza delle infrastrutture tecnologiche, della connessione tra Nord e Sud del Paese, senza certamente voler ignorare le deficienze del collegamento Est-Ovest, delle zone interne con i corridoi internazionali europei e ancor più dell'Europa centrale e settentrionale con i porti del Mediterraneo, per sfruttare strategicamente la posizione geografica del Paese e rendere efficaci le misure proposte sulle ZES.

A tal fine occorre a suo giudizio una nuova politica industriale sulle infrastrutture, per promuovere una competitività che la politica finora non ha garantito e soprattutto una visione su un modello di sviluppo infrastrutturale basata sull'integrazione delle diverse modalità di trasporto, che permetta di spendere le risorse del *Recovery Fund* e non perpetuare le incapacità progettuali dimostrate finora dai governi di tutti i colori politici.

Auspica che finalmente non si proceda più con i proclami sui grandi progetti che poi inevitabilmente vengono sostituiti da quelli più piccoli, in ragione del ridotto finanziamento necessario per la loro realizzazione, e che si intervenga in modo compiuto ed efficace per la infrastrutturazione del Sud del Paese – soprattutto, come già ricordato, quella digitale – anche al fine di generare ricchezza e occupazione. Importante è anche il dialogo tra pubblico e privato sulla realizzazione delle infrastrutture, con particolare riguardo a quelle stradali e ferroviarie, attraverso il coinvol-

gimento dei principali *player*, come i concessionari autostradali, e ascrivendo un ruolo forte a Cassa depositi e prestiti, decisiva nel momento attuale rispetto alla forte crisi che stanno attraversando le imprese appaltatrici.

Tiene in ultimo a sottolineare che sviluppare le infrastrutture del Mezzogiorno non significa certo dimenticare la questione settentrionale, che presenta anch'essa problemi molto seri, che dovranno essere compiutamente e parimenti affrontati in una sede propria.

Paola DEIANA (M5S) preannuncia a nome del proprio gruppo la presentazione di una risoluzione su analogo argomento, elaborata anche alla luce dei contributi pervenuti, che auspica possa essere discussa congiuntamente a quelle all'ordine del giorno.

Raffaella PAITA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15.45.**