

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

6.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 MARZO 2014

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMETE REALACCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Braga Chiara (PD)	8
Realacci Ermete, <i>Presidente</i>	3	Carrescia Piergiorgio (PD)	6
Seguito dell'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):		Dallai Luigi (PD)	6
Realacci Ermete, <i>Presidente</i> . . .	3, 6, 10, 14, 17, 18	Iannuzzi Tino (PD)	4, 17
Arlotti Tiziano (PD)	8	Lupi Maurizio, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	6, 11, 14, 15, 17
Borghesi Enrico (PD)	15	Mariani Raffaella (PD)	7
		Matarrese Salvatore (SCpI)	3
		Mazzoli Alessandro (PD)	10
		Pastorelli Oreste (Misto PSI-PLI)	9

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-Alleanza Nazionale: (Fdi-AN); 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 13.50.

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.

Seguito dell'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 il seguito dell'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Maurizio Lupi, sulle linee programmatiche del suo Dicastero, per le parti di competenza.

Ricordo che nella precedente seduta il Ministro aveva illustrato le linee programmatiche del suo dicastero ed era stato avviato il dibattito. Come concordato in quell'occasione, do subito la parola ai colleghi che si erano già iscritti a parlare e a coloro i quali desiderino intervenire oggi per un ulteriore giro di domande.

SALVATORE MATARRESE. Grazie, Ministro, per essere qui con noi ancora una volta. Noi di Scelta civica apprezziamo molto il segnale di continuità della sua presenza in questo Ministero, così importante e strategico per gli investimenti

utili che farà in questo momento di crisi. La sua azione in continuità è, da questo punto di vista, una garanzia.

Le esprimo il nostro apprezzamento per le politiche abitative e sociali da lei illustrate, in particolare per ciò che concerne gli affitti a favore degli indigenti. Ha la nostra piena approvazione. Le segnalo però alcune criticità che riguardano il territorio dal quale provengo, come già altre volte ho avuto modo di fare. Mi riferisco in particolare alla dorsale adriatica, su cui ho letto che ha preso impegni specifici inserendo anche risorse all'interno della legge di stabilità. Di questo le siamo grati, ma vorremmo capire dal punto di vista prettamente operativo e degli investimenti quando potremo effettivamente contare su questo.

Ho letto nella sua relazione che ha già individuato alcune criticità legate al nodo ferroviario di Bari e all'alta velocità sulla linea Bari-Napoli e ha previsto di assumere azioni e impegni forti. Le chiederei come si possano concretizzare, visto che si tratta di opere previste nella precedente programmazione per il 2011 e invece, se non ho letto male, si arriverà fino al 2023.

Nel suo intervento ha fatto un accenno molto interessante all'interrelazione tra le regioni e il Ministero per quanto riguarda gli investimenti. Credo sia molto importante perché indubbiamente i procedimenti e le procedure regionali spesso non sono coordinati con quelli del Ministero e degli enti competenti. Le segnalo un caso incredibile della mia regione. La statale 7-ter salentina è un'opera incompiuta. L'ANAS ha sottoscritto un accordo di programma insieme alla regione Puglia e al Ministero ma, malgrado l'accordo di programma e le risorse stanziare, il Comitato di valutazione dell'investimento

della regione Puglia ha ritenuto che ci siano delle problematiche e ha di fatto bloccato tutto.

Credo sia paradossale che un ente regionale incaricato di valutare costi e benefici di un investimento già oggetto di un accordo di programma, e quindi già valutato nel merito da parte dello Stato, metta tutto in discussione facendo in modo che si debba ricominciare a ragionare, dopo quattro o cinque anni, sull'investimento e sul contenuto dell'opera. È un esempio di come in Italia questa sia diventata una consuetudine che ostacola gli investimenti anche se in questo momento sono la cosa più importante.

Vedo dal *report* che molte opere sono in fase di progettazione. Ci sono circa 220 miliardi di euro di opere in fase di studio di fattibilità o di progetto preliminare che credo siano inficiate dalle procedure e dalle lungaggini burocratiche. Ci sono poi opere in esecuzione per 75 miliardi di euro e ultimate per 45 miliardi. C'è la necessità fortissima di intervenire sulla razionalizzazione e sulla velocizzazione delle procedure per far diventare quei 220 miliardi opere, lavoro e occupazione.

Nel ribadire il nostro apprezzamento per il suo lavoro e per la sua determinazione, le chiedo come possiamo noi parlamentari dare concretezza sui nostri territori al suo impegno, che capiamo bene essere spesso vanificato su tanti tavoli dalle strutture.

TINO IANNUZZI. Rivolgo un saluto e un augurio di buon lavoro al Ministro Lupi. Ho quattro considerazioni da fare, a cominciare dalla questione finanziaria.

Ci pare positivo, Ministro, il riferimento a concentrare le risorse sulle priorità, ma con due specificazioni. Innanzitutto la priorità deve essere data alle opere in corso, soprattutto a quelle che si trovano in uno stato significativo di esecuzione al nord e al centro come al sud, per poterle realizzare e completare. Riterrei questa una priorità nelle priorità.

Un secondo punto riguarda le intese quadro con le regioni. Si tratta di un passo previsto dalla legge, un passo doveroso e

rispettoso della disciplina costituzionale, ma deve essere segnato da uno spirito di diversa franchezza e da un diverso sforzo per costruire assieme le soluzioni possibili. Intendo dire che le intese quadro con le regioni continuano a essere troppo ridondanti di una serie di opere che non sono legate all'effettivo fabbisogno finanziario che c'è o che può essere disponibile. Stringere sulle priorità significa anche scrivere in modo diverso e più rigoroso le intese quadro.

Infine, sempre per quanto riguarda questa prima considerazione, chi di noi, Ministro, ha la possibilità e l'onore di seguire l'attività degli amministratori locali sui territori sa che ci sono difficoltà concrete. Una di esse riguarda l'edilizia scolastica. Siamo in fase di nuovo piano per l'edilizia scolastica, per l'emergenza idrogeologica e quant'altro e va benissimo, ma in concreto i comuni che hanno avuto il finanziamento per l'edilizia scolastica stanno vivendo un vero e proprio calvario.

Ricevono il 40 per cento del finanziamento, anche se i lavori e le opere sono già arrivate ad uno stadio ben più avanzato. Nel frattempo i fondi ulteriori sono andati in perenzione e occorre procedere con la riattivazione dell'iscrizione in bilancio. Il decreto deve andare dall'ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) al Ministero dell'economia e delle finanze (MEF), poi in Corte dei conti. I tempi continuano a essere lunghissimi e l'effettiva esigenza di fare le opere e mettere soldi nel circuito della vita reale del Paese con le piccole opere non viene soddisfatta.

Che sia la cabina di regia o l'ufficio centralizzato presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, tutte le soluzioni organizzative vanno bene a una condizione: i tempi attuali per l'emergenza idrogeologica, l'edilizia scolastica e gli interventi per i piccoli comuni, su cui si è soffermato il collega Borghi, sono troppo lunghi. Vanno tagliati, altrimenti gli obiettivi non saranno raggiunti.

Per quanto riguarda la *golden rule*, va benissimo la dichiarazione di oggi del Presidente del Consiglio sul fatto di porre

al Consiglio europeo la questione dell'edilizia scolastica, dell'emergenza idrogeologica e delle reti TEN. Io dico: insistiamo con la massima forza!

La seconda considerazione concerne la questione normativa. Lei, Ministro, parla giustamente di messa in sistema, di riorganizzazione della disciplina normativa di diversi ambiti. Io le voglio dire che su questo terreno dobbiamo, però, invertire completamente il metodo. Basta con le modifiche che intervengono in singoli decreti legge in maniera scoordinata e disparata! Questo vale per il Testo unico dell'edilizia. Se va rivisitato e riaggiornato, deve essere una volta per tutte, fermando le innovazioni normative almeno per un periodo stabile di quattro o cinque anni. Sarebbe utile risistemare il testo unico che c'è per dargli forma definitiva, apportando una volta per tutte gli aggiustamenti necessari.

Ci sono altri due grandi testi, il Codice degli appalti e la legge obiettivo, che indubbiamente esigono un intervento di riforma e di riscrittura. La legge obiettivo ha mostrato pregi e lati positivi, ma anche aspetti da superare, soprattutto nel funzionamento del *general contractor*, così come il Codice degli appalti. Su questo, però, il Parlamento deve essere messo in condizione di lavorare a un disegno di legge che abbia una destinazione e una finalità esclusiva su queste materie, consentendo alla nostra Commissione di lavorare, anche con tempi di celerità e di urgenza, ma ponendo fine alla procedura parlamentare di farraginose e sporadiche modifiche.

Fra le ipotesi di riforma, Ministro, c'è il funzionamento del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), come da lei indicato. È scandaloso che tra la deliberazione, l'annuncio e l'erogazione delle somme passino tempi lunghissimi, a volte qualche anno. Penso anche a un intervento normativo sulla disciplina dei concessionari, un tema caro alla collega Mariani. Il meccanismo attuale vede molto spesso, da parte dei concessionari, investimenti che non si realizzano e aumenti dei pedaggi. È da rivedere

anche l'esenzione dei concessionari da ogni responsabilità perché, ad esempio, quando accadono fatti calamitosi molto gravi per la vita di una comunità che impongono l'utilizzo delle autostrade come forma di sostegno ai pendolari, i concessionari non si fanno carico di alcun intervento di ausilio economico.

La terza considerazione è sul Mezzogiorno. L'impostazione è giusta e c'è la consapevolezza che la crescita del PIL del Mezzogiorno è in funzione della crescita del PIL del Paese. Mi consenta però di dire che il documento da lei consegnato nella seduta dell'11 marzo scorso è troppo generico negli impegni e nelle strategie. C'è il rinvio alla prossima legge di stabilità: non vorrei che fosse un rinvio miracolistico perché i miracoli non si realizzano su questa terra. C'è anche un altro punto e cioè mettere davvero a regime gli investimenti ANAS e Ferrovie dello Stato. La percentuale complessiva nel Mezzogiorno è non solo negativa, ma desolante.

Infine, va bene la *ratio* del Fondo revoche. Va bene recuperare risorse dalle opere che non vengono appaltate e cantierizzate nei tempi programmati, ma attenzione, Ministro, ad avere un approccio solo burocratico e contabile. Non è bene, infatti, definanziare infrastrutture quando esse sono davvero strategiche ed essenziali. Non c'è dubbio che occorra colpire l'inerzia e il ritardo della regione, com'è avvenuto a esempio in Campania, ma se un'opera è effettivamente strategica ed essenziale, quell'opera deve essere salvata, conservando i finanziamenti, magari mutando il soggetto attuatore e sanzionando l'agente che è stato inerte, che è stato responsabile dei ritardi. Da questo punto di vista, le porto la necessità di non perdere il finanziamento per la Salerno-Mercato San Severino-Avellino (123 milioni di euro), un'opera strategica, perché altrimenti tutti gli investimenti sulla Autostrada Salerno – Reggio Calabria sarebbero depotenziati.

Si chiami la regione finalmente ad assumersi le responsabilità che le competono.

PIERGIORGIO CARRESCIA. Nell'esprimere un giudizio sostanzialmente positivo sulle linee di governo che ha presentato, signor Ministro, non posso però non rilevare la necessità di una maggiore attenzione alle infrastrutture della dorsale adriatica, in particolare quelle della regione Marche.

Vi sono alcuni problemi annosi che mi ero permesso di sollecitare anche alcuni mesi fa, quando lei delineò qui in Commissione le linee d'azione del precedente Governo. Alcune criticità permangono e torno a segnalarle. Una di esse riguarda la necessità di riavviare i lavori del secondo maxi lotto della Quadrilatero. Il presidente della regione Marche, il presidente e l'amministratore delegato della società Quadrilatero hanno fornito rassicurazioni circa il completamento dei lavori sulla Perugia-Ancona. Io le chiedo di sollecitare una forte azione di controllo perché i tempi - per il riavvio dei lavori si parla di aprile - siano rispettati e i cantieri aperti nei tempi previsti.

Il secondo punto è la nomina del presidente dell'Autorità portuale di Ancona. Lei conosce l'importanza del porto di Ancona per l'economia della regione Marche e non solo. Da dicembre il decreto è fermo. È una situazione di incertezza che si ripercuote su tutte le strategie portuali, sulle infrastrutture nonché sul problema del collegamento tra porto e autostrade.

Le segnalo, tra l'altro, che una collega ha ottenuto la documentazione della convenzione e l'ha fornita al comune di Ancona, che l'aveva chiesta direttamente al Ministero. Visto che il rapporto di trasparenza e di filiera tra comuni e Ministero sarebbe opportuno che venisse declinato correttamente e praticato, le sollecito una maggiore attenzione su questo.

Il terzo punto riguarda la Fano-Grosseto. La società di scopo deve essere realizzata e si è in attesa della convocazione da parte del Ministero. Le chiedo, quindi, un ulteriore sollecito. L'ultimo punto *dolens* riguarda i collegamenti ferroviari tra Ancona e Roma. Numerosi parlamentari di Marche e Umbria hanno richiesto un incontro con lei, con Trenitalia e con le

regioni interessate. Benché sia stato sollecitato più volte, da novembre ancora non si è ottenuto nulla. La situazione sta peggiorando sia per quel che riguarda le infrastrutture sia per quel che riguarda i servizi. È una situazione indecente.

Le sollecito sia questo incontro sia l'adozione immediata di provvedimenti perché viaggiare sta diventando davvero insostenibile, soprattutto per i pendolari.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Carrescia, ma vorrei pregare i colleghi di distinguere queste audizioni strategiche, che facciamo per capire la direzione che il Ministro Lupi intende seguire all'inizio del suo lavoro, da interrogazioni su singole questioni, sulle quali ci auguriamo che il Ministero risponda con sollecitudine.

Se ognuno di noi si limita a porre questioni locali, finisce che le strategie del Ministero le decide da solo il Ministro Lupi...

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il presidente Rea-lacci è particolarmente in sintonia con il Ministro.

LUIGI DALLAI. Ringrazio il Ministro. Anch'io mi trovo d'accordo con l'impostazione che ha dato alla sua relazione. Mi permetto di chiedere un paio di approfondimenti, riprendendo alcuni spunti del collega Iannuzzi.

Il primo riguarda il Fondo revoche stabilito con la legge di stabilità. Quale intende essere il rapporto tra l'utilizzo del Fondo revoche e le opere in corso considerate prioritarie, alcune delle quali sono individuate come strategiche anche dalla legge obiettivo? Vorrei sapere se ci sia un rapporto diretto, auspicando che trovi concretizzazione anche il provvedimento che il Governo precedente aveva annunciato tra maggio e giugno di quest'anno, sempre che sia confermato. Non citerò le opere a cui mi riferisco perché il collega Carrescia ha già dato tutti gli elementi per capire quali siano.

Il secondo punto su cui mi premeva chiedere un approfondimento è il rapporto

con Ferrovie, citato nel testo consegnatoci dal Ministro. Ci sono aspetti diversi che afferiscono al rapporto tra regioni, Ferrovie e Trenitalia, ma è notizia di queste settimane l'intenzione di sopprimere i servizi Intercity in quanto non economicamente vantaggiosi per Trenitalia.

Vorrei sapere quale intenda essere, nel contesto dell'auspicata riforma del Titolo V, in cui rientra anche il rapporto con Ferrovie e Trenitalia, la filosofia del Ministro e del Ministero riguardo a questo che potrà essere un metodo di trasporto non così moderno e sicuramente non così elegante, ma centrale nella vita quotidiana dei pendolari, che si troverebbero a perdere un servizio essenziale nel loro tragitto verso il lavoro.

RAFFAELLA MARIANI. Vorrei augurare di nuovo buon lavoro al Ministro e sottolineare alcuni aspetti da lui riferitici nella sua ampia relazione.

Il primo punto riguarda il dissesto idrogeologico. Rispetto a quanto lei ha sottolineato nella sua relazione, abbiamo dibattuto anche in sede di discussione della legge di stabilità. Il nostro gruppo, come ricorderà, provò a proporre un emendamento con riferimento ai fondi destinati ad ANAS e Ferrovie affinché, tra i lavori necessari da realizzare con le risorse stanziato, fosse data la priorità a quelli per la messa in sicurezza idrogeologica. Non era un modo per ingessare quei fondi, bensì per sottolineare che in molte tratte di competenza ANAS, ma anche di Ferrovie, il rischio idrogeologico compromette ormai anche la viabilità nazionale dei treni.

Questo tema a noi interessa moltissimo e vorremmo che il Parlamento possa contribuire concretamente, insieme al Ministro e al suo *staff*, a far sì che il Ministero delle infrastrutture dica la sua sia in termini di investimenti sia in termini di competenze e tempi di risposta rispetto a un'emergenza che credo sia la peggiore del nostro Paese in questo momento.

C'è un'altra questione riguardo alla quale ci piacerebbe capire meglio come il Ministro intenda porsi rispetto al Parla-

mento e al suo ruolo. Laddove lei fa riferimento alle iniziative riformatrici, richiama tre propositi che condividiamo in pieno: la legge-obiettivo, il CIPE e l'Autorità di vigilanza. A oggi, per rimarcare il nostro ruolo e per verificare le molte segnalazioni che ci arrivano dal territorio, dalle categorie economiche e delle professioni, che stanno incontrando grandi difficoltà, ci stiamo occupando di mettere nero su bianco qualcosa, costruendo su quei temi disegni di legge o risoluzioni.

Per questo non vorremmo parlare con il Ministro solo all'inizio del mandato e alla fine, magari correggendo in un decreto-legge singole parti, come diceva il collega Tino Iannuzzi. Vorremmo provare a condividere un percorso che indichi tempi certi. Quando si parla di riforme ultimamente si ha l'impressione che si perda tempo. Noi invece vorremmo che anche il Parlamento fosse pienamente coinvolto nel percorso di riforma della legislazione di settore, garantendo tempi certi, velocità di azione ma finalmente anche la risoluzione di alcuni problemi.

Lei affronta il tema del CIPE solo sul piano dei lavori pubblici, ma il CIPE, per quanto riguarda il Parlamento, ha un altro difetto, la scarsissima trasparenza. Non sappiamo mai di cosa discuta, quando e in che termini. Oltretutto, per avere conoscenza di una delibera del CIPE, il più delle volte passano mesi. Io credo che il Parlamento abbia il diritto di conoscere e avere contezza di tutto ciò che si muove in termini di destinazione delle risorse.

L'ultimo punto riguarda il Fondo di coesione. Vorremmo che nella gestione di questo fondo - cosa che abbiamo verificato anche in base alle analisi del Ministro Barca prima e del Ministro Trigilia poi - ci fosse un maggior protagonismo degli altri ministeri, ivi compreso quello delle Infrastrutture. Poiché questi fondi spesso non vengono spesi completamente per inadempienza delle regioni e dei territori, sarebbe utile che il Ministero delle infrastrutture, per gran parte coinvolto nelle procedure di utilizzo di queste risorse destinate a investimenti in infrastrutture e in messa in sicurezza, desse un contributo

anche in termini di aumento della velocità delle procedure e di attenzione alla capacità di spesa a favore dei territori che ne sono i potenziali fruitori.

CHIARA BRAGA. Intervengo soltanto su un punto della relazione del Ministro, anche alla luce del decreto legge che è stato varato nello scorso Consiglio dei ministri sul tema della casa.

Noi esprimiamo apprezzamento per l'iniziativa del Governo in questo ambito. Nonostante i segnali importanti contenuti in una serie di provvedimenti assunti nel corso dell'ultimo anno, la legislazione su questa materia denunciava mancanza di organicità. In tal senso, il fatto di avere inserito nel recente decreto-legge, di cui avremo modo di discutere in fase di conversione e di approvazione sia alla Camera sia al Senato, elementi come la stabilizzazione degli strumenti a sostegno dell'affitto, la spinta forte alla riqualificazione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica e l'attenzione importante e nuova al tema dell'*housing* sociale, ci convince molto.

Avremo modo di confrontarci con il Ministero sulla puntualità degli interventi previsti e sull'applicazione delle misure del patto di futura vendita per gli alloggi di *housing* sociale, ma complessivamente ci sembra un segnale rilevante, che tiene insieme un'emergenza di carattere sociale e la necessità di rilanciare il sistema degli investimenti in edilizia del nostro Paese, in particolare in edilizia sostenibile.

A questo proposito chiedo al Ministro se esista un'iniziativa che coinvolge il suo Ministero nell'ambito del lavoro che si sta compiendo a valle del recepimento della direttiva comunitaria in materia di efficienza energetica nell'edilizia. Credo che questo sia un fronte di grande interesse per tutte le questioni di cui abbiamo detto, anche perché consentirà al nostro Paese di avere una posizione avanzata e importante a livello europeo rispetto ai nuovi obiettivi ambientali in discussione in questi giorni.

L'altro aspetto che credo valga la pena sottolineare, e del quale io personalmente e tutto il gruppo del Partito Democratico

condividiamo l'impostazione, è quello di riuscire ad adottare una visione complessiva degli interventi di recupero non solo del singolo edificio, ma di interi sistemi urbani. Quanto da lei indicato nella sua relazione ci convince e vorremmo capire se alcuni strumenti ereditati dalle esperienze di governo passate, come ad esempio il Piano città, stiano dando frutti, se si intenda proseguire in quella direzione o se ci siano orientamenti nuovi e diversi. Al riguardo, nel segnalare l'auspicio, che ritorna in più parti del suo intervento, di semplificare le procedure burocratiche e di velocizzare le pratiche urbanistiche, faccio presente che per noi tale obiettivo, credo, debba sempre essere temperato all'esigenza di uno sviluppo armonico dei sistemi urbani e del disegno complessivo della città.

Da ultimo, vorrei soffermarmi sulla realizzazione delle infrastrutture. Non voglio entrare nel merito di un problema che può avere caratteristiche locali, ma abbiamo grandi infrastrutture in fase di realizzazione per le quali il Ministero, attraverso le società concessionarie, sta mettendo in campo alcuni strumenti di defiscalizzazione. Penso, per esempio, alla realizzazione delle tratte della Pedemontana. Mi appello all'attenzione e alla sensibilità del Ministro affinché le prescrizioni espresse in sede di parere del CIPE vengano rispettate, garantendo gli impegni presi con i territori in termini di opere di compensazione ambientale e opere connesse.

C'è l'esigenza di realizzare queste infrastrutture con celerità, ma anche quella di farlo in modo equilibrato, nel rispetto degli accordi assunti con i livelli territoriali e con i cittadini di quei territori e senza sacrificare la qualità del progetto alla necessità di velocizzarne il completamento.

Su questo sono sicura di trovare nel Ministero un interlocutore attento a tutti i problemi che emergeranno.

TIZIANO ARLOTTI. Il signor Ministro ci ha presentato una relazione molto articolata. Sono tanti i punti che offrono

spunti di riflessione ulteriore. Io mi limito a evidenziare alcuni aspetti.

Uno dei temi fondamentali, come ricordava il collega Carrescia, è quello del completamento della dorsale adriatica. È stato previsto un primo intervento di 400 milioni di euro per le ferrovie, ma tutta la parte relativa ai collegamenti stradali, e in particolar modo la Orte-Mestre, richiede una presa di posizione definitiva, innanzitutto sulla fattibilità del progetto.

È vero, infatti, che il passante di Mestre è una grande opera, ma tale infrastruttura non basta se il traffico si va a infilare sulla statale Romea con la viabilità che non va oltre Ravenna. Per altro, a distanza di cinquanta chilometri c'è il bacino turistico di Rimini e della costa romagnola, che è il primo a livello europeo. La necessità di dare continuità a questi collegamenti è una delle priorità che noi intravediamo e su cui voglio attirare l'attenzione.

L'altro aspetto, colto in parte anche dalla collega Braga nel suo intervento, riguarda i piani di recupero urbano. A mio avviso, abbiamo fatto un'esperienza positiva con i contratti di quartiere perché hanno consentito di mettere in atto processi di riurbanizzazione e di cucitura dei tessuti urbani inusuali rispetto al passato. Oggi in Italia, come ha dichiarato il Ministro della difesa, è in campo la dismissione di quasi 350 caserme, quasi tutte in prossimità dei centri storici. Credo quindi che, oltre a quello che abbiamo previsto per i contratti di quartiere 1 e 2, ci sia la necessità di mettere in atto un ulteriore sistema che consenta di lavorare nell'ambito del recupero e delle ricuciture urbane.

L'ultimo aspetto che voglio evidenziare è questo. È di questi giorni la notizia che il Presidente della Repubblica sarà in visita ufficiale nella Repubblica di San Marino il 5 giugno prossimo. Con la Repubblica di San Marino il 29 di marzo ricorrono i settantacinque anni dalla firma del trattato di amicizia e di buon vicinato. Nel patto che abbiamo con la Repubblica di San Marino c'è anche l'impegno di garantire una viabilità che, però, oggi presenta molte problematiche. Si sta la-

vorando a un progetto complessivo. Al tavolo sono presenti il Ministero, l'ANAS e tutta una serie di soggetti, quali la provincia e il comune di Rimini e la stessa Repubblica di San Marino, che ha il ruolo di coordinamento.

Credo che sarebbe quanto mai opportuno arrivare alla scadenza del 5 giugno rimettendo in fila gli impegni assunti su questo versante.

ORESTE PASTORELLI. Ringrazio il Ministro per la relazione che ci ha presentato la scorsa settimana.

Credo che il suo Dicastero svolga un ruolo di grande importanza per la nuova economia del nostro Paese. I punti inseriti nella sua relazione lo racchiudono in maniera esplicita. Credo che il problema principale sia quello di mettere risorse vere nel piano generale di assetto del territorio.

Noi oggi abbiamo una situazione di totale assenza di strutture a livello provinciale e regionale che possano interloquire con il suo Dicastero. Faccio riferimento al problema delle ferrovie nel trasporto locale. Da una parte c'è un totale disinteresse e dall'altro uno scollamento generale tra la regione, il suo Dicastero e le Ferrovie dello Stato. Noi, però, come rappresentanti delle istituzioni, paghiamo ogni giorno questa problematica nel rapporto con i cittadini, che usano quotidianamente le linee di trasporto locale per andare al lavoro o per andare a scuola.

Altro problema è quello della semplificazione delle procedure degli iter urbanistici. Come hanno detto anche gli altri colleghi, serve il recupero per la difesa del suolo. Noi stiamo incardinando in Commissione una nostra proposta per la difesa del suolo. Recuperando gli immobili dello Stato possiamo difendere il suolo e non occuparne altro, a beneficio dell'ambiente e della salute dei cittadini.

Altro problema ancora è quello degli appalti e qui la priorità è porre termine al « sistema delle riserve ». Non è possibile che per ogni appalto ci sia una riserva! Anche lì sono da snellire le procedure di gara perché è ormai inaccettabile che per

mettere a bando un'opera passano mesi e mesi e, dopo che l'opera viene appaltata, immediatamente è sotto riserva rispetto a tutte le situazioni.

L'ultima considerazione che faccio riguarda la manutenzione stradale. Nel momento in cui non avremo più le province, visto che si va in questa direzione, la gestione della manutenzione della rete stradale provinciale da parte della regione o di altri soggetti credo sarà un disastro.

Queste erano le mie riflessioni. La relazione è condivisibile, ma questi, a mio avviso, sono i punti principali che dovremo affrontare nei prossimi anni.

ALESSANDRO MAZZOLI. Rivolgo anch'io un ringraziamento sincero al Ministro per la sua disponibilità e per il dettaglio e la puntualità della relazione che ci ha proposto la volta scorsa.

Vorrei sottolineare due questioni. Una è già stata richiamata e, a mio giudizio, rappresenta uno dei problemi principali che abbiamo. Mi riferisco ai tempi di realizzazione delle opere pubbliche nel nostro Paese. È evidente, per quanto mi riguarda, lo sforzo di questi mesi, che lei stesso ha richiamato nella sua relazione, per accelerare e sbloccare. È altrettanto vero, però, che c'è un pregresso notevole che richiede un impegno massiccio e considerevole.

Guardo il problema dei tempi di realizzazione delle opere pubbliche dall'ottica del territorio e di chi è stato amministratore locale. Che io sappia, è molto raro il caso in cui un'amministrazione locale, nel corso del proprio mandato, riesca a vedere la realizzazione delle opere e degli interventi che ha essa stessa programmato. È un problema non semplicemente burocratico e amministrativo. È un problema che attiene persino alla legittimità di un mandato democratico. È un problema molto serio.

Fermo restando che sul tema dei controlli e delle garanzie non si può derogare, io credo che Ministero e Parlamento debbano fare uno sforzo, nel rapporto con il sistema degli enti locali, per snellire il più possibile una fase di programmazione, di

pianificazione e di verifica che, a mio avviso, è eccessivamente lunga.

A ciò si aggiunge un elemento sul quale io richiamo l'attenzione. Nel nostro Paese mi pare estremamente diffuso un potere di veto sulla possibilità di realizzare opere. Chiunque può sollevare questioni che attengono alla fattibilità e alla praticabilità di un intervento e questo diventa un elemento formidabile di ritardo e di dispendio di risorse, di energie e quant'altro.

Da questo punto di vista, ricordo il tema della manutenzione del territorio e delle infrastrutture, adesso sollevato anche dal collega Pastorelli. Se fino a qualche anno fa gli eventi meteorologici, alluvionali e quant'altro, potevano essere considerati eventi straordinari per i quali non si riusciva a essere preparati, oggi dobbiamo considerarli eventi normali. La manutenzione ordinaria e straordinaria del nostro sistema infrastrutturale è condizione imprescindibile, ma con le risorse attualmente a disposizione non ce la faremo mai.

Da ultimo, nella relazione il Ministro individua fra le priorità dei prossimi mesi - priorità che io condivido - l'Expo 2015 e il sud. Vorrei richiamare l'attenzione sul fatto che la stessa relazione contiene, tra le cose fatte nei mesi scorsi, l'approvazione da parte del CIPE della trasformazione in autostrada dell'asse Orte-Mestre. Siccome siamo anche nella fase di realizzazione del corridoio tirrenico Civitavecchia-Livorno, segnalo il fatto che mancano ancora quindici chilometri per completare la Orte-Civitavecchia.

Io mi auguro che nei prossimi mesi, magari quando si discuterà la prossima legge di stabilità, si possa trovare una risposta a questo problema perché non è semplicemente un problema territoriale, bensì una questione che ha a che fare con la funzionalità di un impianto di programmazione infrastrutturale più ampio.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al Ministro, vorrei chiedere tre precisazioni su alcune cose da lui dette l'altra volta e in interviste ai giornali.

Il primo punto, sollevato nella scorsa seduta dal collega Borghi, riguarda il Programma 6.000 campanili. Al di là di alcuni passaggi, mi sembra di capire che il Ministero sia intenzionato a rifinanziare - e vorremmo capire con quali fondi - quel programma e ad affrontare al tempo stesso alcune criticità emerse non solo rispetto al meccanismo adottato, ma anche rispetto alla mancanza di priorità e di equilibrio territoriale negli interventi oggetto di finanziamento. Penso che come Commissione discuteremo una risoluzione indicando la necessità di indicare alcune priorità determinate al momento dell'individuazione dei programmi.

Venendo al secondo punto, nel programma per l'edilizia scolastica il Ministero è stato o non è stato coinvolto? La preoccupazione è che su questo tema come sugli altri richiamati anche dalla collega Braga - riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, risparmio energetico nell'edilizia, messa in sicurezza antisismica degli edifici pubblici, eccetera -, partano una serie di azioni del tutto scoordinate tra i vari ministeri.

In questo senso, sull'edilizia scolastica il Ministero della pubblica istruzione, dell'università e della ricerca (MIUR), mi pare segua una certa tendenza. Il Ministero dello sviluppo economico (MISE) entro aprile deve predisporre un piano per l'efficientamento energetico degli edifici su cui non mi risulta che il Ministero delle infrastrutture sia coinvolto. Secondo le informazioni che sono in nostro possesso, infatti, il Ministero per lo sviluppo economico si deve rapportare solo con il Ministero dell'ambiente per mandare in Europa il citato piano d'azione sull'efficientamento del patrimonio edilizio esistente, pubblico e privato, e non capisco come si fa a fare un piano del genere senza includere misure per il consolidamento antisismico degli edifici e l'ampliamento dell'area di applicazione dell'ecobonus. Come si agisce sull'edilizia esistente se non si allarga quello strumento? Voi, però, in quel piano non siete coinvolti. C'è, quindi, uno spezzettamento di sedi decisionali e operative che credo non faccia bene.

Come ultima battuta, lei ha più volte parlato dell'eliminazione dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture e del suo riassorbimento all'interno di altre autorità. C'è un progetto? Come verranno garantite le funzioni e la terzietà dell'autorità rispetto al Ministero? Perché è chiaro che non può esserci un riassorbimento *sic et simpliciter* nell'attività del Ministero. Se c'è un'idea e viene elaborata, ci potremo confrontare.

Do ora la parola al Ministro Lupi per la replica.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Vi ringrazio per gli interventi puntuali che avete fatto e per l'attenzione che avete prestato alla relazione da me presentata alla Commissione la settimana scorsa.

Parto dalle domande del presidente per poi riprendere l'ordine degli interventi. Per quanto riguarda il Programma 6.000 campanili, confermo l'intenzione che vi avevo già anticipato. Ritengo che quello sia un buon piano e abbia raggiunto i due obiettivi che ci eravamo dati. Il primo era quello di porre attenzione e valorizzare ciò che i piccoli comuni rappresentano e cioè la spina dorsale della tutela e della presenza sul territorio.

Sono personalmente contrario alle proposte demagogiche di chi pensa che semplicemente eliminando i piccoli comuni si possa risolvere il problema del Paese. Sono certamente favorevole all'accorpamento dei servizi, ma i piccoli comuni non solo rappresentano un pezzo della storia del nostro Paese, ma sono anche un presidio del territorio sia sociale sia ambientale. Chiunque viva nel territorio sa che cosa vogliono dire un sindaco e una comunità al di sotto dei 5.000 abitanti in tutti i possibili risvolti.

Il secondo obiettivo era permettere con quelle risorse di avere una ricaduta immediata sul territorio e sull'economia coinvolgendo piccole imprese e artigiani, visto che l'importo medio degli appalti che

sono stati fatti è di 600.000 o 700.000 euro, con l'obbligatorietà dei tempi di realizzazione delle opere. Sottolineo sempre questa novità, che credo voi tutti abbiate condiviso, di darci dei tempi certi e una misurazione dell'efficacia dei provvedimenti.

I limiti sono stati sottolineati e credo che si possa solo migliorare. Io personalmente ho chiesto la convocazione di un incontro sia con ANCI nazionale sia con ANCI Piccoli Comuni in modo da confrontarci insieme su tutte le osservazioni che sono arrivate attraverso i colleghi parlamentari, ma anche attraverso i sindaci che ci hanno scritto.

L'intenzione è quella di rifinanziare il programma oltre i 50 milioni di euro aggiuntivi previsti nella legge di stabilità. Ne ho discusso con il Ministero dell'economia e delle finanze perché credo che mettere risorse su progetti già pronti e fissando delle priorità sia un buon impulso alla crescita, alla ripresa economica e alla riqualificazione di un territorio.

Per quanto riguarda gli interventi per l'edilizia scolastica la risposta riguardo al coinvolgimento del Ministero delle infrastrutture è assolutamente sì. Il Ministero ha comunicato alla Presidenza del Consiglio tutte le informazioni disponibili inerenti lo stato dell'arte. Credo anzi che si tratti di una banca dati e di una memoria molto importanti, anche perché il Ministero, ha sempre svolto un'azione di raccordo tra tutti gli interventi. È stato coinvolto anche nell'unità tecnica di missione che si insedierà a Palazzo Chigi perché è necessario unire le competenze di tutti. Abbiamo un unico obiettivo e non possiamo perderlo. Al di là della rivendicazione di competenze, dobbiamo lavorare insieme.

Per quanto riguarda efficientamento energetico del patrimonio edilizio e collaborazione con il Ministero dello sviluppo economico, era un'osservazione già fatta la volta precedente. Ho contattato il Ministro Guidi e indipendentemente dalle competenze lavoreremo insieme su quello e sugli altri progetti per il recupero degli edifici e per raccogliere la sfida dell'eco-compati-

bilità, che possiamo affrontare utilizzando le risorse europee. La collaborazione tra Ministero dell'ambiente, Ministero dello sviluppo economico e Ministero delle infrastrutture credo debba essere il nuovo modo di lavorare di un Governo che non procede più a compartimenti stagni.

Sulla questione dell'Autorità per i contratti pubblici so che in questa Commissione ci sono state discussioni. Credo sia giusto il confronto con Parlamento e con voi in particolare, ma come ho già detto, bisogna assumere decisioni. Oggi nel nostro Paese ci sono diciotto autorità indipendenti, mentre i ministeri sono sedici. Sono autorità terze e fondamentali, ma ora è necessario razionalizzare e verificare se ciò che era utile qualche anno fa vale ancora oggi. E questo intendimento non deve essere visto come un insulto al presidente o ai membri di un'autorità di vigilanza, quanto piuttosto un dovere morale per il Ministero e per il Parlamento.

Ci sono costi non irrilevanti a carico del sistema delle imprese e dello Stato. La *spending review*, a proposito di attualità, è uno strumento fondamentale, ma la migliore razionalizzazione della spesa non sono i tagli lineari quanto la capacità di riorganizzare lo Stato. Come Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dobbiamo andare in quella direzione. Credo sia un errore offendersi se c'è un'iniziativa del ministero in questa direzione, perché il riconoscimento del lavoro importante svolto dall'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici è un riconoscimento oggettivo. Basta pensare solo alla banca dati. Occorre, però, avere la capacità di lavorare insieme.

Presenteremo ovviamente una proposta - ne abbiamo già parlato con il Presidente del Consiglio e su questo siamo d'accordo - per vedere come garantire quelle funzioni di terzietà e dove collocarle. Non andranno certo al Ministero, ma alle altre autorità presenti. A livello di competenze, invece, una volta ereditato il lavoro, potranno essere conferite ai vari Ministeri e spero che questa riflessione non la faccia solo il Ministro delle infrastrutture. Ap-

pena possibile, quindi, vi forniremo una serie di proposte su questo tema, anche attraverso il Viceministro o il Sottosegretario. In ogni caso, c'è grande disponibilità al confronto e l'obiettivo è solo quello di migliorare la funzionalità delle strutture.

Per quanto riguarda invece le questioni poste dagli altri colleghi, parto dal collega Matarrese. Dico due cose generali, trasversali a molti interventi. In tema di flessibilità degli investimenti, *golden rule*, esclusione dal patto di stabilità, mi sembra che la dichiarazione di oggi del Presidente del Consiglio, anche a seguito del voto di ieri del Parlamento, manifesti quale sarà la posizione italiana verso l'Europa.

L'attuazione della famosa *golden rule* non si può che condividere. Mi auguro che sia così anche per gli altri Stati membri dell'Europa. È assurdo che le risorse che ogni Paese spende per costruire opere strategiche per l'Europa e non per sé, finanziate peraltro anche dall'Unione europea, vengano incluse nel Patto di stabilità. Non stiamo chiedendo di escludere le risorse per realizzare una strada che interessa solo il nostro Paese. Stiamo chiedendo di escludere, per esempio, le risorse per il Brennero, che vede coinvolti tre grandi Paesi, Italia, Austria e Germania, e che è uno degli *asset* fondamentali che l'Europa riconosce. Noi ci stiamo mettendo risorse perché ci crediamo e l'esclusione dal patto di stabilità di quelle risorse genererebbe grande attenzione alle questioni che riguardano gli investimenti nel nostro Paese.

C'è poi il tema dell'edilizia scolastica e, prima ancora, il tema della manutenzione straordinaria del territorio. L'Europa interviene quando ci sono eventi catastrofici. Forse la prevenzione dovrebbe essere considerata dall'Unione europea come un'azione indispensabile che ogni singolo Paese deve svolgere. L'unica condizione che giustamente l'Europa deve porre è che non si tratti di programmi. Noi chiediamo rigidità su questo. Il Presidente Renzi andrà a chiedere rigidità. Chiederà cioè che siano esclusi dal patto di stabilità non programmi, ma stati di avanzamento la-

vori, risorse effettivamente spese, eccetera. Questa è la vera sfida. Non chiediamo altro.

Il patto di stabilità interno è invece l'altro tema relativo alla flessibilità. Oggi il Presidente del Consiglio ne ha discusso con i sindaci e le regioni. La linea del Governo, condivisa all'atto della fiducia da questo Parlamento, è che su alcuni interventi importanti si liberino le risorse presenti nei comuni che non possono essere spese solo per il vincolo del patto di stabilità interno.

Infine, credo che sia molto utile il lavoro che abbiamo fatto sulle modalità di contabilizzazione delle spese per investimenti infrastrutturali ai fini dei parametri europei. La documentazione è la stessa che è stata fornita al Presidente del Consiglio e che sarà presentata in Europa. Si tratta di tesi che sosterremo anche nelle competenti sedi europee.

Sottolineo anche il tema delle opere incompiute, del Fondo revoche al quale alcuni di voi hanno fatto riferimento. Abbiamo attuato una previsione del Governo Monti. Lo ricorderà chi era con me in Commissione in quel periodo. C'era una legge che obbligava il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a fare una lista di tutte le opere incompiute nel nostro Paese. Appena mi sono insediato, dieci mesi fa, ho chiesto una decisa accelerazione affinché questo elenco potesse diventare patrimonio comune, non tanto per fare inchieste giornalistiche, come è avvenuto, quanto per avere la dimensione di ciò che è accaduto nei mesi e negli anni precedenti e assumercene le relative responsabilità.

Quattro miliardi di euro - troverete questo dato sul sito - valgono allo stato della documentazione oggi in nostro possesso le opere incompiute del nostro Paese. È una realtà di cui dovremo decidere che cosa fare. Certamente questa banca dati è un punto di partenza sia per il passato sia per il futuro perché non possiamo più trovarci in una situazione simile. La priorità per le opere da finanziare va data, quindi, a quelle previste in intese generali quadro che non siano un

libro dei sogni, in cui regioni e Governo insieme dicono una cosa che non si realizzerà mai.

Stiamo rivedendo insieme con le regioni le intese generali quadro per avere certezza delle risorse che devono essere allocate e certezza dei tempi.

PRESIDENTE. Scusi, Ministro, il Fondo revoche a quanto ammonta?

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Come vedrete, il Fondo revoche è già stato utilizzato per finanziare il Piano casa: i 500 milioni di euro per la ristrutturazione e riqualificazione del patrimonio edilizio degli Istituti autonomi case popolari vengono finanziati attraverso quel fondo. Entro i primi di aprile presenteremo l'elenco delle opere che rientrano nel Fondo revoche in base alla legge e credo che dovremo essere tutti responsabili.

Questo non vuol dire che le opere a cui oggi viene associato il Fondo revoche non siano indispensabili. Anzi, questo eventualmente incentiverà a rifinanziarle e riprogrammarle. Tuttavia, non si possono tenere ferme delle risorse. Vi sono risorse allocate da svariati anni addirittura su opere che non sono nemmeno al progetto. In un momento come questo è da irresponsabili. Indipendentemente dal fatto di stare in maggioranza o all'opposizione, credo sia compito di ogni singolo deputato e parlamentare ragionare in questo modo, ed è il lavoro che noi stiamo cercando di fare.

Sono molto convinto del fatto che dobbiamo vincere la sfida della realizzazione delle grandi opere sia al nord che al sud del Paese. Tutte le grandi opere hanno il loro ruolo. Anche se sono poche, bisogna vincere questa sfida. Il metodo che abbiamo seguito e che implementeremo si basa su una *task force* per ogni opera ritenuta strategica, che puntualmente dovrà essere verificata, mettendo tutti gli attori intorno al tavolo, con riguardo allo stato di avanzamento dei lavori.

L'importante, lo dico all'onorevole Matarrese, è che non si faccia solo per il

Brennero o per il Terzo valico o per la Torino-Lione, tanto per citare tre ambiti in cui siamo impegnati. Per questo, ad esempio, la settimana prossima si insedierà una *task force*, con precise responsabilità, per l'alta velocità ferroviaria Napoli-Bari, che per noi rappresenta una sfida. Come ho detto oggi all'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, insieme al quale ho discusso di un ottimo piano industriale, per questo Governo è una sfida vera far sì che fra due mesi si facciano le gare, studiare lo stato di avanzamento dei lavori eccetera.

Al tavolo saranno presenti i Ministeri competenti, con la guida del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni, l'attuatore, cioè Rete ferroviaria italiana (RFI) e le imprese, in modo che nessuno abbia alibi. Forse così riusciremo ad accelerare i tempi. Se sulla Napoli-Bari, ad esempio, conoscendo la conformazione del territorio, ci fosse bisogno dell'autorizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali o del Ministero dell'ambiente, il fatto di essere tutti seduti intorno al tavolo può permetterci di risolvere immediatamente eventuali problemi.

Questo vale per la dorsale adriatica tutta, che ha bisogno di un'accelerazione. Le risorse ci sono e sono immediatamente disponibili. Tanto più che si creerebbe lavoro da Bari fino a Rimini e via di seguito. Abbiamo discusso anche della Termoli-Lesina e la settimana prossima lavoreremo in questa direzione.

Per quanto riguarda la riforma della legge obiettivo, credo che sarà l'opportunità per una riflessione comune. A questa Commissione dico che avremo davanti due grandi temi: la revisione della legge obiettivo e la revisione del Titolo V della Costituzione. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha già fatto presente in sede di Consiglio dei Ministri che la revisione del Titolo V della Costituzione non è solo un impianto che appartiene al Ministro per le riforme, che sarà il coordinatore.

Il Titolo V della Costituzione prevede, ad esempio, che la materia urbanistica sia materia concorrente, nel senso che alle

regioni spetta la potestà legislativa - abbiamo avuto molte discussioni sull'argomento - e allo Stato afferiscono i principi. Che scelta si farà su questo tema? Facciamo prevalere un interesse generale di tutela, stabilendo che il piano di sviluppo del territorio o la programmazione siano statali oppure assecondiamo le legittime rivendicazioni delle singole regioni? È un problema da risolvere perché si creano equivoci e situazioni diverse da regione a regione. I principi generali di governo del territorio sono un elemento su cui tante volte in questa Commissione ci siamo confrontati, ma quando sono principi e quando sono indicazioni?

L'edilizia sociale è un tema che affronterete finalmente con un decreto specifico. Il « decreto casa », infatti, sarà assegnato alla Commissione competente anziché essere inserito in un decreto « omnibus » a causa del quale sono sorti equivoci nelle discussioni tra di noi - cosa di cui mi dispiace - in occasione della predisposizione degli altri decreti contenenti anche norme urbanistiche, norme sui lavori pubblici eccetera. Avere invece la possibilità di un confronto in Parlamento con la Commissione di merito, con il contributo di maggioranza e opposizione, dal mio punto di vista è importante perché consente di migliorare i provvedimenti, ci permette di spiegarne la logica e di approfondire adeguatamente tutte le questioni.

Il tema dell'emergenza abitativa ha però competenze molto chiare. L'edilizia residenziale pubblica è di competenza regionale e le regioni rivendicano con forza questa competenza, chiedendo contemporaneamente risorse. In definitiva, revisione della legge obiettivo, riforma del Titolo V, snellimento e riforma del CIPE, revisione delle norme sui lavori pubblici sono tutti temi molto importanti da questo punto di vista.

La riforma del CIPE è pronta, anche perché credo che ci sia consenso unanime.

ENRICO BORGHI. Anche in Consiglio dei Ministri?

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, siamo tutti

d'accordo tranne i funzionari di un Ministero, ma è un altro problema. Mi dispiace, ma il Parlamento deve rivendicare la propria autonomia e il Governo i compiti che gli sono affidati. Io vado per questa strada.

Vengo al tema delle riserve negli appalti e alle conseguenze sui tempi di realizzazione delle opere pubbliche. Ciò in cui forse abbiamo tutti sbagliato, me compreso, negli anni precedenti è stato pensare che l'unico strumento fosse sommare leggi a leggi. Credo invece che dobbiamo dedicarci a un lavoro diverso, quello di individuare le criticità e non sovrapporre norme a norme. Una volta individuate queste criticità, dobbiamo verificare se l'iter, anziché legislativo, possa essere puramente attuativo e poi adottare una norma che ne abolisca altre, altrimenti non ne usciamo. Ha ragione il collega Iannuzzi: in tema di semplificazione dei lavori pubblici eccetera abbiamo sovrapposto norme a norme, creando confusione intorno a un obiettivo serio.

Per quanto riguarda le Marche, al di là delle questioni specifiche su cui siamo molto attenti, la società di gestione della Fano-Grosseto si costituirà nelle prossime settimane perché si tratta di un obiettivo su cui abbiamo già discusso con ANAS e con le regioni coinvolte. Stiamo anche lavorando sulla Quadrilatero e condividiamo che sono tutte opere che devono essere realizzate rapidamente.

Solo una battuta più specifica sull'autorità portuale di Ancona. Io ho cercato l'intesa con il presidente della regione su un nome di cui sono assolutamente convinto perché credo abbia il *curriculum* idoneo per presiedere l'autorità. Le due Commissioni hanno dato parere favorevole, ma una sentenza del Consiglio di Stato, che è intervenuto su altre autorità portuali, teoricamente potrebbe rimettere in discussione non la persona, ma le procedure seguite. Ho chiesto un parere all'Avvocatura generale dello Stato e credo sia opportuno aspettare.

La continuità è comunque garantita perché la persona che il Parlamento ha indicato approvando la scelta del Ministro

è l'attuale commissario straordinario e sta svolgendo un ottimo lavoro, di intesa con la regione e con tutte le istituzioni locali. A tutela dello stesso commissario dunque e del futuro presidente, oltre che del Ministero, credo sia opportuno aspettare il parere dell'Avvocatura generale non solo su Ancona, ma più in generale sulla nomina delle autorità portuali e sui requisiti richiesti. Dobbiamo sapere se la laurea è un titolo indispensabile o no. Se fosse ritenuto indispensabile, dovremmo fare un passo indietro, tanto per essere chiari. Evitiamo polemiche inutili. Dobbiamo lavorare tutti insieme e andare nella medesima direzione.

Rispondo all'onorevole Mariani. Sul dissesto idrogeologico e sul CIPE ho già detto; per quanto riguarda il Fondo di coesione, come sapete, in questo momento la Presidenza del Consiglio ha ritenuto di non assegnare deleghe, ma di accentrare la competenza per creare un coordinamento complessivo. Io condivido la decisione e vedremo di lavorare insieme.

Sul « decreto casa » ho già detto quello che pensavo. Sul problema delle città, della riqualificazione urbana, del Piano casa voglio affidare una delega specifica al Viceministro Nencini, affinché possiamo seguire e implementare gli obiettivi e porre un'attenzione ancora maggiore al tema. Potremo comunque già confrontarci e fare una prima riflessione.

Io sono assolutamente d'accordo sul fatto che, nel momento in cui il CIPE stabilisce delle prescrizioni per la realizzazione delle opere pubbliche, queste vadano attuate. Il compito del Ministero sarà quello di verificare che quelle dettate per l'attuazione delle opere in funzione dell'Expo 2015 siano messe in atto. Tra l'altro, c'è una *task force* che si riunisce a Milano ogni lunedì, formata da tutti i soggetti interessati e coordinata dalla regione Lombardia, allo scopo di affrontare tutti i problemi.

Quanto alla Orte-Mestre, la delibera del CIPE sta per essere inoltrata alla Corte dei conti. A proposito della riforma del CIPE, questa delibera è stata approvata cinque mesi fa. Eravamo contenti, ma dopo cin-

que mesi non è ancora partita. Credo che sia ormai urgente la riforma delle procedure. Per quanto riguarda l'intervento dell'onorevole Pastorelli, dico che da parte mia c'è coincidenza di vedute sulle cose che sono state dette.

Vengo al rapporto tra regioni e Ferrovie dello Stato. Uno degli esempi rappresentati da Ferrovie dello Stato sul tema del trasporto pubblico locale è la collaborazione con la regione Lazio. Spero che questo sia un segnale positivo. L'obiettivo del trasporto pubblico locale è il nostro obiettivo e dobbiamo dare risposte. La stessa efficienza che è stata messa nell'alta velocità va dimostrata nel rapporto con le regioni su questi temi.

Ho letto sui giornali che la *spending review* si abbatterebbe come un'ascia sul trasporto pubblico locale e sul settore dell'autotrasporto. Posso semplicemente qui ribadire quanto detto in Consiglio dei Ministri. Condividiamo gli obiettivi della *spending review* e ogni Ministero, grazie al lavoro compiuto dal Commissario Cottarelli, ha i propri da rispettare nel prossimo triennio. Sarà però compito di ogni singolo Ministro verificare con serietà gli obiettivi della *spending review* nei tempi stabiliti e capire come realizzarli.

È evidente che oggi non possiamo tagliare risorse in alcuni settori. Al fondo per il trasporto pubblico locale sono andati 4 miliardi e 960 milioni di euro che abbiamo reso strutturali. Prima erano 6,4 miliardi. Occorre capire come utilizzare meglio queste risorse, ma il Ministero non potrà mai pensare che la *spending review* si abbatta su quei fondi. Sarebbe in contraddizione con le priorità che ci siamo dati. Stiamo lavorando per ottimizzare le spese in altri settori.

Per quanto riguarda le domande dell'onorevole Dallai, dopo il 15 aprile definiremo i criteri con cui il Fondo revoche verrà utilizzato. Dopo la presentazione delle linee guida del DEF avremo l'Allegato infrastrutture, come sapete, e credo che anche per quanto riguarda il DEF ci sarà un'accelerazione.

L'onorevole Mazzoli denunciava tempi lunghi nella realizzazione delle opere. È

vero. La fase più lunga è quella legata al processo istruttorio e autorizzativo. La soluzione sta nel mettere insieme le competenze. Anche io ho fatto l'amministratore locale. Ero assessore all'urbanistica del comune di Milano e ho approvato lo strumento urbanistico che ha permesso la riqualificazione dell'area Garibaldi-Repubblica nel 1999. Adesso siamo nel 2014 e quegli interventi vengono effettivamente realizzati dopo 15 anni. Questo esempio vi dice quale sfida abbiamo davanti nel nostro Paese.

Spero di avervi dato il quadro generale. Garantisco che c'è grande disponibilità da parte del mio Ministero, dei Sottosegretari, del Viceministro e dei funzionari per una collaborazione con tutti voi.

Mi sono dimenticato delle concessioni autostradali.

TINO IANNUZZI. Noi no, signor Ministro.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ma non era un peccato di omissione.

Ieri abbiamo continuato il tavolo che era stato insediato dal precedente Governo tra Ministero dell'economia, Ministero delle infrastrutture e AISCAT, l'Associazione italiana delle società concessionarie di autostrade e trafori. Questo tavolo ha quattro obiettivi. Il primo è la verifica degli investimenti programmati per ogni singola concessionaria autostradale attraverso le concessioni e le convenzioni stipulate. Questa verifica deve essere fatta puntualmente per stabilire se quegli investimenti programmati sono ancora oggi attuali e fondamentali.

Dovremo verificarlo insieme alle istituzioni locali e alle regioni perché, come sapete, si tratta di investimenti che hanno impatto sulle tariffe, nel senso che, una volta realizzati e divenuti efficaci, vengono recuperati attraverso le tariffe.

Il secondo obiettivo è verificare se gli investimenti che noi riteniamo necessari e che devono essere immediatamente realizzati possano essere recuperati solo attraverso le tariffe o, per esempio, anche

attraverso il subentro alla scadenza della concessione.

PRESIDENTE. Parliamo, quindi, di prolungamento della concessione?

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. No, stiamo parlando di subentro. Quando la concessione deve essere riaffidata con gara o allo stesso soggetto o a un nuovo soggetto, chi entra deve pagare un subentro equivalente alla quota di investimenti non ammortizzata. Nel subentro si potrebbe includere anche una quota degli investimenti prioritari anziché recuperarla attraverso la tariffa. Ne stiamo discutendo.

Le due grandi questioni sono comunque quelle accennate dal presidente e cioè accorpamenti e proroga delle concessioni. Ci stiamo confrontando in Europa. So che la vostra Commissione si è già espressa - anche al Senato se ne discute - presentando alla legge di stabilità diversi emendamenti già indicativi di un indirizzo del Parlamento. La posizione che il Governo porterà in Europa è quella di ragionare, come sta accadendo in altri Paesi, sugli obiettivi che dobbiamo porci, che sono la diminuzione delle tariffe, l'effettiva realizzazione degli investimenti e l'effettiva realizzazione delle tratte che riteniamo possibile e doveroso fare.

Siamo peraltro in presenza di una sentenza del Consiglio di Stato che riguarda la gara dell'autostrada del Brennero. Il tema è quanto mai attuale. Noi, presidente, abbiamo presentato al Senato un *dossier* molto corposo, che analizza, concessione per concessione, lo stato dell'arte dei contratti, lo stadio di realizzazione delle opere in concessione e le criticità emerse. Credo che, se il presidente è d'accordo, potrebbe essere formalmente consegnato anche a questa Commissione per poter partire da lì.

È un lavoro molto puntuale, realizzato dal dottor Coletta della competente direzione generale del Ministero, che permette finalmente di avere il quadro generale, entrando nel merito dello stato dell'arte, ma anche delle sette convenzioni attualmente in essere. La Commissione del Se-

nato si è data quattro mesi di tempo, ma parallelamente, secondo me, potremmo operare anche in seno a questa Commissione e confrontarci sui contenuti con i tempi che il Parlamento deciderà.

Credo abbiate compreso quale sia la posizione che terremo nel corso del semestre di presidenza italiana dell'Unione europea e forse sarebbe il caso di dedicare un incontro in Commissione alla presidenza del Consiglio dei Ministri europei delle infrastrutture e dei trasporti e ai grandi temi che dovremo discutere: il quarto pacchetto ferroviario, la revisione delle reti TEN, la *golden rule* e molto altro. All'ultimo Consiglio dei Ministri europei, per esempio, la presidenza greca ha posto un tema molto interessante e cioè la mobilità urbana. Ci sono alcuni argomenti che potremmo analizzare insieme mentre prepariamo le linee guida della presidenza del semestre europeo.

Do la mia disponibilità, qualora lo riteniate opportuno, a tenere un incontro più di riflessione, senza entrare nelle questioni puntuali che riguardano un intervento piuttosto che l'altro.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. Sicuramente ne approfitteremo.

Ringrazio tutti gli intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 10 dicembre 2014.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

€ 2,00



17STC0006640