

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

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**AUDIZIONE**

**13.**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 21 APRILE 2015**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ERMETE REALACCI**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Delrio Graziano, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> .....	4, 8, 20
Realacci Ermete, <i>Presidente</i> .....	3	De Rosa Massimo Felice (M5S) .....	10
<b>Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, nell'ambito dell'esame in sede consultiva del Documento di economia e finanza 2015, con particolare riferimento all'allegato Programma delle Infrastrutture strategiche (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):</b>		Iannuzzi Tino (PD) .....	9
Realacci Ermete, <i>Presidente</i> .	3, 8, 16, 18, 20, 24	Manfredi Massimiliano (PD) .....	18
Bianchi Stella (PD) .....	17	Mannino Claudia (M5S) .....	16
Borghi Enrico (PD) .....	12	Mariani Raffaella (PD) .....	16
		Pastorelli Oreste (Misto) .....	18
		Pili Mauro (Misto) .....	14
		Piso Vincenzo (AP) .....	14
		Simonetti Roberto (LNA) .....	13
		Terzoni Patrizia (M5S) .....	19

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

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
ERMETE REALACCI

**La seduta comincia alle 16.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera, nonché la trasmissione diretta sulla *web tv*.

**Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, nell'ambito dell'esame in sede consultiva del Documento di economia e finanza 2015, con particolare riferimento all'allegato programma delle infrastrutture.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, nell'ambito dell'esame in sede consultiva del Documento di economia e finanza 2015, con particolare riferimento all'allegato Programma delle infrastrutture.

Nel ringraziare il ministro Delrio per la sua presenza, consapevoli che l'audizione era a rischio in quanto era prevista una riunione del Consiglio dei ministri, considerati i numerosi problemi da affrontare nel Paese, avverto che abbiamo a disposizione circa un'ora e mezza.

Faccio altresì presente che il relatore Iannuzzi ha proposto di inviare al Ministro la bozza di parere predisposta sul Documento di economia e finanza che ancora non è definitiva, in maniera tale che si comprenda l'orientamento della nostra discussione.

Dopo l'intervento del ministro Delrio, che avrà una durata di circa mezz'ora, passeremo agli interventi dei colleghi, in prima battuta uno per gruppo, oltre al relatore, per poi dare spazio ad eventuali ulteriori interventi di colleghi che intendano formulare quesiti, lasciando infine circa dieci minuti al ministro per la replica.

Signor ministro, questa per noi è un'audizione molto importante, perché abbiamo colto nettamente il segnale di un cambiamento di cultura nell'attività del Governo. L'Allegato infrastrutture, già in preparazione con il ministro Lupi, opera una scelta che noi, come Commissione, da tempo, cerchiamo di favorire: il passaggio da 419 a 25 opere è un passaggio abbastanza drastico, comportando anche un riequilibrio molto forte sulla questione delle ferrovie, delle metropolitane e delle autostrade.

Come il ministro ha già detto in più interviste — nel ricordare che si tratta di un tema che la Commissione ha da tempo sollevato in maniera abbastanza trasversale — è evidente che le procedure della « legge obiettivo » non hanno garantito la realizzazione delle opere; più precisamente, solo l'8 per cento di esse è stato realizzato, con l'inserimento di elementi di opacità nel percorso che rischiamo di pagare a molti livelli, incluso il livello della legalità e della trasparenza.

Ricordo inoltre che la Commissione ha già sollevato alcune questioni, anche con risoluzioni approvate all'unanimità; mi riferisco, ad esempio, alla risoluzione relativa ai seimila campanili, presentata anche dal collega Borghi ed approvata appunto all'unanimità, che impegnava il Governo a realizzare opere non sulla base di criteri dimensionali, bensì, come mi sembra reciti

lo *slogan* che lei, signor ministro, ha adoperato più volte, sulla base della loro utilità.

Inoltre, questa Commissione più volte ha spinto nella direzione del credito di imposta ed Ecobonus, che assolvono alla funzione, fortemente anticiclica, di rilancio di un'edilizia basata non sul consumo di territorio, ma sulla qualità urbana, sul risparmio energetico, sulla sicurezza e sull'innovazione. Su tali questioni, il lavoro in Commissione è stato trasversale.

Quale sindaco, lei, signor ministro, sa quanto per esempio la qualità urbana possa essere un elemento essenziale per il rilancio dell'economia e dell'attrattività del nostro Paese.

Infine, ricordo una misura, introdotta nel decreto cosiddetto « Sblocca-Italia », che potrebbe essere molto apprezzata da più parti, ovvero la misura del regolamento unico comunale: sarebbe un segnale positivo se essa venisse subito attuata, perché dimostrerebbe che si sta ripartendo sulla qualità, sul recupero e sulla manutenzione in relazione a scelte che noi riteniamo complessivamente discutibili e sbagliate.

Do pertanto la parola al Ministro Delrio.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Nel ringraziare il presidente e rivolgere un saluto a tutti i presenti, cercherò di svolgere il mio intervento nei venti minuti a disposizione, lasciando spazio per il confronto e l'interlocuzione che possono contribuire ad avere un'idea più completa dell'impostazione delle questioni da affrontare.

Come avete visto, l'Allegato infrastrutture al DEF 2015 parte innanzitutto dall'analisi del contesto infrastrutturale e trasportistico nazionale. Va innanzitutto chiarita una questione: il DEF non è la legge di stabilità, ma è semplicemente l'enunciazione del programma di riforme che si vuole attuare entro l'anno e del programma di stabilità e crescita che il Governo intende perseguire e gli strumenti con cui intende farlo.

A me piacciono le cose semplici, quindi, dobbiamo essere chiari: le allocazioni delle risorse verranno fatte con la legge finanziaria e non con il Documento economico-finanziario. In nessun caso quindi l'Allegato infrastrutture determina l'allocazione delle risorse, come peraltro già enunciato nella legge obiettivo.

Vi è stata una deformazione, nonché un'inversione nell'ordine e nelle priorità e credo che vadano ripristinati per esigenze anzitutto di chiarezza e senza nessun altro tipo di intendimento. Bisogna quindi fare chiarezza su questo punto e sul fatto che, già con il mio predecessore il ministro Lupi, io ed il Presidente del Consiglio abbiamo spinto nella direzione di riportare gli strumenti alla loro originale allocazione. Quindi, il DEF opera una scelta, partendo dall'analisi del contesto, della domanda, della ripresa del traffico passeggeri stradale, ferroviario e aereo; esso compie quindi l'analisi sul traffico merci 2014, che è leggermente positivo rispetto al 2013, con qualche segnale anche sulla domanda interna. Insomma, il DEF definisce una serie di considerazioni che credo aiutino ad assumere le scelte sulla base di dati oggettivi.

Sottolineo, nell'elemento dell'analisi, il fatto che se la rete ANAS, che ha il 40 per cento della dotazione infrastrutturale, con 11 mila ponti e viadotti e 1.200 gallerie, è stata realizzata prima del 1970, è evidente che si può ragionare di tutto, ma non si può non ragionare di prepararsi ad affrontare il tema del superamento della vita utile del progetto. Se la vita utile di un viadotto è cinquant'anni, è evidente che le manutenzioni straordinarie devono essere programmate oggi.

Le opere importanti sono le opere utili a una comunità. A volte è più importante un piccolo collegamento ferroviario tra un porto e la rete ferroviaria principale anziché una grande superstrada che, in *project financing*, costa 10 miliardi di euro. A volte per una comunità è più utile una filotramvia, che comunque trasporta milioni di viaggiatori (ricordo che su tratti di metropolitana possono trasportare fino a 60 milioni di

viaggiatori), che pensare a grandissime opere, magari, per mobilitare lo stesso numero di viaggiatori. Questo è il senso.

Noi dobbiamo fare le cose utili alla comunità e le cose utili alla comunità, secondo noi, si fanno semplicemente analizzando i dati oggettivi, non avendo paura di discussioni trasparenti e cercando di fare le scelte che allocano le risorse secondo un'ottica di priorità.

Quali sono le priorità che l'Europa ci mette davanti, in ogni caso, e che crediamo anche noi debbano essere abbracciate? Sono anzitutto le priorità relative alla sicurezza e, quindi, emerge subito il tema delle infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali e aeroportuali. Ho citato infatti i viadotti ANAS, perché questo è un elemento che è stato sotto gli occhi di tutti in questi mesi.

Il tema della trasparenza è un'altra urgenza del nostro Paese: sono infatti necessari maggiori controlli durante le fasi di esecuzione delle opere pubbliche e vanno aumentati l'efficienza e il contenimento dei costi a beneficio degli utenti.

Inoltre, bisogna dare certezza agli investitori privati, ma bisogna anche fare in modo che gli investitori privati non considerino lo Stato un bancomat. Dopo aver presentato un bellissimo *project financing*, con un piano economico-finanziario adeguato, nel momento in cui esso dopo un anno viene aggiornato, lo Stato diventa il bancomat dei privati. Noi non possiamo fare il bancomat dei privati, non disponendo più peraltro delle risorse necessarie.

È necessario che i privati facciano davvero i privati e si assumano le loro responsabilità e il rischio di impresa. Un *project financing* significa che ci si assume il rischio di impresa, quindi non possono andare a *project* progetti che non sono tali. Bisogna che il progetto ci sia. Invece, il problema per cui lievitano i costi delle opere è l'assenza dei progetti; i progetti sono fatti male e non sono adeguati. Trasparenza vuol dire quindi che ci devono essere progettazioni e piani economico-finanziari costruiti bene.

Ovviamente nel Codice degli appalti avremo modo di discutere di tutte queste cose, ma anche della necessità di superare il tema della direzione dei lavori al *general contractor* (non è oggetto del DEF); faccio presente che con l'Autorità Anti Corruzione lavoriamo per bandi-tipo e varianti in corso d'opera che siano valutate bene.

Quindi, oltre a sicurezza e trasparenza, un altro tema molto importante è la mobilità intelligente. Come sapete, le città rappresentano una delle sfide principali di mobilità, quindi dobbiamo sempre più andare verso un governo intelligente del sistema della mobilità. Da un lato, il Governo ha scelto di fare un grosso investimento infrastrutturale su banda larga e banda ultralarga per raggiungere, al 2020, come orizzonte strategico, gli obiettivi infrastrutturali digitali del 50 per cento di 100 mega per tutta la popolazione e del 100 per cento per 30 mega.

È chiaro che, da questo punto di vista, questa è anche una grande potenzialità per trasformare i sistemi di trasporto in sistemi intelligenti, quindi per fare un ragionamento sul futuro. Ovviamente, nell'ottica di queste tre premesse, mi assumo come Governo la responsabilità di dire quali sono le linee di intervento e gli obiettivi che riteniamo strategici e di maggiore forza.

Quest'anno l'Allegato infrastrutture presenta per la prima volta l'analisi SWOT, l'analisi dei vantaggi, dei rischi, delle opportunità. Abbiamo voluto inserirla, pur coscienti che poteva essere meglio approfondita, nella consapevolezza che essa rappresenta la volontà di affermare che l'analisi SWOT deve essere disponibile e pubblica, poiché dobbiamo capire di cosa stiamo parlando. Questo è molto importante. In sostanza, agiamo come agiscono tutti i Paesi nel mondo, laddove si compie la scelta molto importante di potenziamento della mobilità ferroviaria.

Nell'Allegato infrastrutture ovviamente il Governo deve indicare quali sono i principali corridoi infrastrutturali e quali scelte compie: potenziamento della mobilità ferroviaria e delle reti metropolitane e,

altra questione per noi molto importante, miglioramento della competitività della portualità. L'Italia è una grandissima piattaforma logistica sul Mediterraneo.

Ho ripetuto più volte che il Sud è la chiave per la ripresa anche economica del Paese e rappresenta una straordinaria piattaforma logistica per tutta l'area del Mediterraneo. Considerato che, con il raddoppio del Canale di Suez, il traffico delle merci aumenterà molto nei prossimi anni, si presenta per noi un tema di competitività del sistema Paese rispetto agli altri porti del Mediterraneo. Non è un problema di competizione tra Gioia Tauro e Napoli, che hanno compiti e caratteristiche differenti, ma si tratta di un tema di competizione tra Tangeri e Gioia Tauro o tra Napoli e Marsiglia. Insomma, dobbiamo cercare di mettere il nostro Paese nelle condizioni di essere all'altezza della sfida.

Per raggiungere questi obiettivi, oltre agli strumenti già citati, quali sicurezza, trasparenza e intelligenza, si aggiungono altri strumenti, ossia potenziamento di ferro, potenziamento di mobilità urbana, potenziamento di portualità. Ovviamente per poter realizzare le opere che intendiamo portare a compimento, sono necessari piani di rafforzamento amministrativo. Su tale tema, abbiamo avuto a lungo un dialogo con l'Europa.

Le nostre amministrazioni, anche quelle periferiche, proprio perché sono deboli, hanno bisogno di avere piani di rafforzamento amministrativo, cioè di incremento di capacità progettuale. Come gestore di fondi europei, ho detto più volte che ci sono 800 milioni di stanziamenti nei porti di cui, dopo anni e anni, ne sono stati spesi nemmeno 150. Quindi, non è un problema solo di disponibilità di risorse, ma anche di adeguatezza della programmazione e di capacità di superare le difficoltà che oggettivamente ci sono — in Italia forse più che altrove — a rendere cantierabili le iniziative che vengono programmate.

Francamente abbiamo bisogno di aumentare le capacità realizzative. Questo è un Paese che deve aumentare la capacità

realizzativa dei progetti, il che significa che le autorità portuali che presentano titoli e non presentano progetti non possono pretendere di avere finanziamenti. È inutile fare la pressione politica per avere finanziamenti, quando si è presentato un titolo, ma occorre che ci sia il progetto, altrimenti è evidente che non siamo disponibili a fornire le risorse necessarie.

Dobbiamo fare in modo che vi sia una grande apertura dei sistemi di monitoraggio, che devono essere più facilmente accessibili da parte dei cittadini; i sistemi di caricamento delle informazioni sullo stato di avanzamento dei lavori devono essere più interoperabili con altri sistemi già disponibili. Il migliore che abbiamo a disposizione credo sia quello di OpenCoesione, che ha vinto recentemente alcuni premi per la trasparenza. Tali sistemi permettono anche un controllo dei territori sullo stato di avanzamento dei cantieri e sullo stato di qualità degli interlocutori che si sono assunti questa responsabilità.

La scelta molto chiara che noi compiamo è questa: l'Allegato infrastrutture non è il piano, non è il Programma delle infrastrutture strategiche (PIS). L'Allegato infrastrutture è un'altra cosa: è il documento in cui definiamo le nostre priorità. Il PIS è una parte dell'Allegato infrastrutture, ma in realtà qui affermiamo che, a nostro giudizio, il Ministero deve predisporre, com'era già previsto dal decreto legislativo n. 288 del 2011, il documento pluriennale di pianificazione. Il documento pluriennale di pianificazione rappresenta l'insieme di tutti i piani e i programmi di investimento per le opere pubbliche di rispettiva competenza. Cosa vogliamo fare da qui a settembre? Vogliamo fare — chi ha fatto il sindaco conosce bene la procedura — il piano triennale delle opere pubbliche? Il settore edilizia popolare, il settore manutenzione stradale, il settore strade, il settore ferrovie, il settore porti, il settore logistico, il settore aeroportuale devono avere un piano triennale di investimenti stabiliti e, all'interno di questo piano triennale, si definisce con una coerenza la nostra visione strategica.

Se affermiamo che il nostro obiettivo è raggiungere e potenziare le reti Core e le reti TEN-T e collegare le reti TEN-T con le altre infrastrutture regionali e compiamo un investimento per spostare e per attrarre sempre più merci sulla portualità e la logistica, è evidente che non possiamo affidarci all'Allegato infrastrutture e basta. Non possiamo mettere un intervento da 3 milioni di euro in un porto come un pezzo del Programma infrastrutture strategiche. L'investimento da 3 milioni di euro in un porto sarà un investimento che fa parte del Piano regolatore portuale e del Piano della portualità e della logistica, nel senso che affronta un problema di settore.

Dobbiamo avere una pianificazione complessiva nel documento di programmazione pluriennale. Al suo interno, vi sono anche delle grandi opere, i grandi corridoi, le venticinque opere già citate, ma è importante che questo documento di programmazione pluriennale comprenda tutti i piani e i programmi attuativi di cui noi ci dobbiamo dotare, come avviene in tutti gli altri Paesi europei.

Parlo di un programma attuativo e di un piano strategico di settore sulla portualità e questo sarà uno dei temi che penso discuteremo nelle prossime settimane; lo spero, perché abbiamo fatto già un bel po' di lavoro con il Governo, come già efficacemente svolto anche dal mio predecessore.

Esistono il piano degli aeroporti, il piano del dissesto idrogeologico, che stiamo terminando, il piano per la sicurezza delle scuole e per le scuole in generale, il piano città, il piano per le infrastrutture stradali strategiche e per le infrastrutture di carattere regionale rilevanti, e, infine, il piano ferroviario. A questo punto il Paese ha quindi a disposizione dei piani di settore, all'interno dei quali ci saranno due, quattro, cinque o dieci opere ferroviarie strategiche, ma ce ne sono anche centinaia di cui dobbiamo avere responsabilità, contezza e capacità di gestione. Questo è il punto.

Noi poniamo molta enfasi sul Documento di programmazione pluriennale (DPP), proprio nell'ottica che le opere utili

sono quelle che servono alla comunità, quindi non solo le opere del PIS, ma tutte le opere. Trovo abbastanza complicato rispondere alle obiezioni riguardanti chi è dentro e chi è fuori, nel senso che, se le opere devono avere una certa rilevanza sovraregionale e sopranazionale, è evidente che non ci saranno opere di carattere semplicemente regionale.

Abbiamo scelto di mettere nel PIS le priorità delle priorità, seguendo il criterio che ci si è già dati. Qual era il criterio vero, andando ancora una volta al rispetto dell'origine? Le opere del PIS devono avere coerenza con le reti europee e territoriali, devono avere un certo stato di avanzamento e devono avere possibilità di finanziamento di capitale privato importante. È chiaro che, all'interno della priorità delle priorità, abbiamo messo a punto i venticinque interventi che avete potuto constatare.

Questo non significa, però, che la messa in sicurezza del Seveso non sia altrettanto importante, quanto l'autostrada «tal dei tali». A mio giudizio, anche se l'opera non è nel PIS, risulta molto più importante per la vita di milioni di persone. Quindi, non è un ordine di priorità, ma è semplicemente un ordine di allocazione delle cose nel loro giusto posto.

Ci diamo come obiettivo la costruzione di piani di settore: già conoscete il piano degli aeroporti e il piano della portualità. Per ora fanno fede, come piani di settore, il contratto di programma RFI e il contratto ANAS. Da qui a settembre costruiremo il Documento pluriennale di pianificazione, includendo anche gli altri piani e quanto abbiamo già detto.

L'Allegato infrastrutture, come avete visto, cerca di riportare non solo le linee strategiche e l'analisi SWOT, ma anche gli strumenti che abbiamo a disposizione. Si tratta di strumenti attuativi (che vi ho già citato, come il PIS) e di strumenti di tipo finanziario. Il Paese deve utilizzare al massimo tutti gli strumenti finanziari che sono a disposizione. Ovviamente deve utilizzare al massimo la programmazione europea, quindi i PON.

Il PON Reti 2007-2013 ha da recuperare un *gap* molto importante e, proprio domani avrò un incontro con la Commissaria Cretu a Reggio Calabria per fare il punto sul PON Reti 2007-2013 e sulle azioni che mireranno ad accelerare quel tipo di spesa. Ovviamente nei PON parliamo di strutture soprattutto per il Sud, che favoriscono quindi lo sviluppo del Mezzogiorno.

Oltre ai PON, abbiamo anche i programmi di investimento del *Connecting Europe Facility*; i programmi del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS); la programmazione del FSC (Fondo per lo sviluppo e la coesione), che rimarrà come responsabilità sotto la cabina di regia del Ministero delle infrastrutture, perché il Presidente del Consiglio vuole che dal Ministero delle infrastrutture si dia un grande stimolo al tema della crescita, dei cantieri e quindi dell'occupazione, in tempi molto rapidi.

Abbiamo dunque diversi strumenti finanziari a disposizione. Secondo me, è bene che teniamo presente quali sono le condizionalità *ex ante* con cui questi strumenti potranno essere utilizzati. L'Europa, per esempio, ci chiede di avere questi piani che ho citato, ci chiede di avere dei piani strategici, di settore, ci chiede di avere dei programmi pluriennali con differenti fonti di finanziamento ma esplicitate con chiarezza.

**PRESIDENTE.** Può darci qualche chiarimento sul credito di imposta e sull'Eco-bonus?

**GRAZIANO DELRIO, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.** Tenevo a svolgere questa considerazione a parte. Abbiamo assistito alla grande crisi del settore edilizio e sappiamo che gli investimenti che in questo settore sono stati sostenuti, mi pare, ammontano a 28 miliardi. Quindi, il motore all'economia è stato dato molto più da questo che dalla legge obiettivo. Alla fine, se andiamo a valutare che cosa è successo quest'anno, vedremo che questi incentivi fiscali hanno rappresentato un grande polmone di respiro per una eco-

nomia asfittica, come quella del settore edilizio, che è un'economia centrale per la ripresa del nostro Paese.

Senz'altro il tema che affronteremo da qui a settembre attiene alla valutazione, all'implementazione e all'allargamento di tutte le misure già operanti sia in termini di incentivi fiscali sia in termini di impegno di allargamento al massimo possibile della platea dei beneficiari degli incentivi stessi, che hanno funzionato e hanno consentito all'economia italiana di avere un respiro.

Altri strumenti che possono molto aiutare, su cui stiamo lavorando come Governo e che sono già elencati nel DEF, rientrano nel tema della semplificazione. È molto importante quello che abbiamo già a disposizione, ad esempio il regolamento unico comunale. Questo è senz'altro uno degli elementi che si muove nell'ottica di stimolare la crescita e la competitività del Paese. Molto importante è naturalmente anche il lavoro che sta facendo egregiamente il Ministro Madia sulla semplificazione della modulistica in edilizia, sull'informatizzazione delle pratiche e sull'unificazione delle stesse in tutti gli ottomila comuni, in modo che vi siano moduli unici per gli ottomila comuni. Tutte queste semplificazioni amministrative sono molto importanti, come quelle che abbiamo già elencato relative al riordino e alla riallocazione della pianificazione in termini più organici e più ordinati.

Il Piano della portualità e della logistica, che è a un buon punto di maturazione, il programma di riforme del TPL, su cui abbiamo già discusso come Governo e che può diventare un ulteriore elemento di aiuto su un settore così importante e delicato come il trasporto pubblico locale, e infine il regolamento unico comunale sono tre strumenti che, senz'altro, il Ministero cercherà di mettere velocemente in campo.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il Ministro Delrio per il suo intervento e do pertanto la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

TINO IANNUZZI. Ringrazio innanzitutto il Ministro Delrio per l'attenzione e la sensibilità dimostrata nei confronti del Parlamento e delle Commissioni e per la sua presenza in sede di discussione del DEF.

Il DEF segna un importante passo in avanti e un'importante svolta che noi salutiamo con grande positività, anche perché raccoglie alcune battaglie, che nel corso degli anni hanno visto la Commissione VIII, molto spesso anche nell'unitarietà delle sue espressioni politiche, sottolineare una serie di aspetti che troviamo recepiti nell'impostazione di fondo e nelle scelte specifiche del DEF.

Quello che è importante sottolineare, signor ministro, e che deve essere la chiave di volta di tutti i futuri svolgimenti della politica del Governo, nel dialogo con il Parlamento, è che noi passiamo in una fase in cui con grande chiarezza si afferma che le infrastrutture vengono valutate, ai fini della loro progettualità e del loro finanziamento, esclusivamente in base alla loro funzione obiettiva, non in base alla loro dimensione. Non c'è più, per forza e a tutti i costi, una corsia preferenziale o privilegiata per le grandi opere, ma vi è una considerazione, opera per opera, a prescindere dal suo dimensionamento, anche perché, molto spesso, abbiamo visto che un'opera di piccola e media portata ha una funzione strategica relevantissima e decisiva molto più di una grande opera.

Dobbiamo realizzare le infrastrutture materiali e immateriali che servono al Paese, a prescindere dal loro dimensionamento, guardando all'*utilitas* che ne deriva per i cittadini.

Da questo punto di vista, naturalmente, lo sforzo che viene fatto di incrementare le risorse per le piccole e medie opere deve essere permanente e continuativo, anche perché sappiamo che, su questa frontiera, c'è già un pacchetto di progettualità pronte e immediatamente cantierabili e realizzabili nei singoli territori.

Molto positiva è la scelta di rafforzare gli investimenti verso le infrastrutture ferroviarie, le metropolitane, il trasporto pubblico locale di massa, anche per trasferire il traffico di merci e passeggeri il

più possibile dalla gomma al ferro, dalle infrastrutture stradali e autostradali a quelle ferroviarie, con un occhio attento al discorso delle vie del mare e della logistica integrata.

Signor ministro, riteniamo che sia molto importante anche compiere una scelta di fondo, che naturalmente deve essere caratterizzata dall'assegnazione di adeguate risorse anno per anno, per il discorso della manutenzione ordinaria e straordinaria. A forza di non curare la manutenzione di viadotti, ponti o strade per dieci, venti o trent'anni, tutte le manutenzioni rischiano di avere un ambito molto più ampio di quello ordinario.

Sappiamo che la nostra rete stradale e autostradale, in larga misura, come lei ricordava, ha un'obsolescenza naturale, legata all'invecchiamento inevitabile dei materiali di costruzione, visto che molte risalgono a una fase antecedente agli anni Ottanta o agli anni Settanta, ma anche all'azione degli eventi atmosferici e all'incremento dei volumi di traffico, che sottopone a maggior stress le infrastrutture.

Condividiamo l'impostazione, alla luce dei tre criteri da lei ricordati, di definire una griglia delle priorità, ossia le venticinque « superpriorità », come le possiamo definire. Naturalmente, in vista della redazione del Documento pluriennale di programmazione entro il 30 settembre, sarà necessario anche un dialogo molto serrato e proficuo con le regioni, per poter stabilire, anche in relazione all'utilizzo dei fondi europei e del FSC, quali sono le infrastrutture nella restante lista, in cui ci sono tante opere importanti che vanno realizzate, alcune delle quali sono anche già finanziate, mentre altre vanno realisticamente abbandonate.

Sottolineiamo, signor ministro, che è molto importante il significativo punto delineato nel DEF di destinare una quota di risorse anche del FSC ai temi assolutamente nevralgici della lotta al dissesto idrogeologico, della messa in sicurezza dell'edilizia scolastica e dell'efficientamento energetico, legandoci al discorso della stabilizzazione e della necessità di rendere finalmente permanenti e struttu-

rali gli Ecobonus, badando, per l'antisismica e il consolidamento statico degli edifici, ad ampliare la sfera dei beneficiari e dei territori e delle zone che possono riceverli. Di consolidamento statico e antisismico non c'è bisogno soltanto nelle Zone 1 e ritengo quindi sia doveroso un ampliamento.

Inoltre, è necessario non perdere di vista la necessità di incentivi per la rimozione dell'amianto.

Infine, signor Ministro, è necessario accelerare al massimo sulla revisione del Codice degli appalti, utilizzando la delega che è *in itinere*, con particolare attenzione ai tempi, considerato che, alla legge di delega, devono seguire poi i decreti legislativi delegati. Quindi, bisogna procedere in maniera serrata e anche dando già un punto significativo di istruttoria per i futuri decreti, anche per tutte le modifiche che andranno introdotte nella legge obiettivo: riduzione del numero delle stazioni appaltanti; recupero della centralità della progettazione, per evitare anche varianti continue, lievitazione dei costi e sfondamento dei tempi di esecuzione; abbandono del criterio del massimo ribasso per le aggiudicazioni; riforma della disciplina del *project*, per far sì che gli investimenti nel *project* siano correlati a un obiettivo ed effettivo rischio di impresa e non si possa invece snaturare, anche con interventi successivi a pioggia dello Stato, la funzione dell'istituto.

È giusto anche il rafforzamento amministrativo che lei ha indicato. Tutte le revisioni e le riforme del Codice degli appalti postulano un incremento della capacità progettuale, manageriale, giuridica e tecnica delle amministrazioni.

L'ultimo *flash* riguarda un tema che è trasversale a più Ministeri. Nel DEF c'è un paragrafo molto importante per noi, che è quello della strategia nazionale delle aree interne: esso prevede già 180 milioni di euro di fondi della legge di stabilità 2014-2015, fondi europei e quote del FSC per il recupero delle condizioni di vita, di attività economica, di residenzialità nelle piccole comunità, con 55 progetti già realizzati. Questo significa cura e manutenzione del

territorio, mobilità e intelligenza sostenibile, efficientamento energetico, risanamento ambientale e condizioni di adeguato governo del territorio.

Su questo terreno noi pensiamo che si debba insistere e anche destinare in concreto una serie di risorse, utilizzando questo paragrafo fondamentale della strategia nazionale delle aree interne, per ricollegare il discorso della tutela del suolo, della maturazione del territorio e del recupero delle piccole comunità a provvedimenti concreti e incisivi.

MASSIMO FELICE DE ROSA. Signor ministro, intendo porle alcune domande. Anzitutto, vorremmo comprendere se politicamente vi sia un cambio di visione in relazione alle infrastrutture rispetto alla politica del ministro precedente, la cui direzione sembra smentita dai primi passi fatti dal Governo in questo momento. Il gruppo Movimento 5 Stelle vuole capire se vi sia effettivamente un cambio di direzione oppure la semplice presa d'atto del fatto che non vi siano finanziamenti per alcune opere.

Vorremmo poi sapere con chiarezza se è stata messa da parte la tratta Ortemestre oppure se la stessa è stata solamente posticipata a quando avremo le risorse disponibili. Inoltre, per tutte le altre opere che sono state definite non prioritarie, ci chiediamo se vi sia la possibilità che un domani il Governo le prenda nuovamente in considerazione oppure se vadano considerate accantonate. Questo fa la differenza, sostanzialmente, altrimenti il DEF sarebbe da ritenersi una sorta di « distrazione », dopodiché si ricomincerebbe con la solita solfa.

Peraltro, abbiamo visto che queste opere spesso sono legate a pressioni politiche, come ha già detto lei — il che è da evitare — o addirittura a valutazioni che vanno al di là della legalità, come abbiamo constatato con la Commissione VIA. Ci chiediamo se le manutenzioni siano tenute nel dovuto conto, se diciamo che, per la parte di ANAS, ma anche per la parte dei concessionari privati, non c'è stata manutenzione. Del resto, se si arriva a fine vita

utile di un'opera, vuol dire che comunque la stessa non è stata mantenuta in modo da farla sopravvivere più anni.

Allora, chi verificherà queste cose? Chi verificherà chi non ha controllato? Per i cittadini è comunque una perdita, in generale, trattandosi di infrastrutture che devono essere integralmente ricostruite, oppure si rischia di subire il crollo di un viadotto perché non è stato mantenuto. Chi non ha controllato subirà almeno le conseguenze di quello che non ha fatto?

Sulla galleria La Franca, visto che il caso è emerso ultimamente, vorremmo sapere se il Governo sta agendo e in che modo si sta muovendo insieme ad ANAS.

Inoltre, vorremmo sapere come avete intenzione di agire sulle concessioni autostradali e sui subappalti relativi alle opere di manutenzione e costruzione. Anche qui, abbiamo visto passaggi che sono molto oscuri e che possono causare addirittura un doppio guadagno da parte del concessionario, che appalta i lavori a una sua stessa ditta, la quale li subappalta a ditte esterne che li realizzano a valori inferiori. Quindi, creiamo un guadagno ulteriore per i concessionari.

Sul *project financing* mi sembra di aver sentito delle parole positive. Tuttavia, signor ministro, i suoi consigli non erano ascoltati probabilmente dal precedente ministro Lupi, perché, sul *project financing* e sulle defiscalizzazioni, nei primi mesi del Governo, abbiamo destinato ancora centinaia di milioni di euro ad opere che non riuscivano a essere più finanziate dal privato, che non ha perso assolutamente niente; sappiamo bene peraltro che, dietro al privato, ci sono cooperative o banche, quindi poteri ben legati alla politica.

Vorrei, inoltre, conoscere la sua posizione sull'articolo 5 del provvedimento cosiddetto « Sblocca Italia ».

Volevo chiederle cosa pensa del fatto, emerso ultimamente, che i pedaggi autostradali sono aumentati del 70 per cento, a fronte di un'inflazione che è aumentata del 37 per cento. Come facciamo a gestire tutti questi passaggi, che sono tutti legati comunque a un interesse economico derivante dalla realizzazione

dell'infrastruttura? Se essa rende con questi tassi, evidentemente vi è un interesse a realizzarla.

In merito al Codice degli appalti, ci chiediamo se effettivamente esso sia da rivedere oppure si dovrebbe iniziare a rispettarlo. Considerato che si possono fare degli aggiustamenti sul Codice degli appalti, sui quali anche noi stiamo lavorando, il problema che abbiamo avuto è stato spesso andare in deroga, in quanto derogare ha creato quei meccanismi che hanno fornito un « sottobosco » di malaffare per tutte le grandi opere, come ad esempio in relazione ad Expo con commissariamenti e deroghe varie.

Sull'Ecobonus, siamo da sempre a favore della stabilizzazione e dell'inserimento della rimozione dell'amianto, dell'antisismico, della riqualificazione energetica, e potremmo considerare anche i tetti verdi.

Sulla semplificazione concordiamo con quanto lei ha rilevato, ma occorre fare attenzione ai controlli, che spesso non vengono effettuati, posto che finora abbiamo visto più speculazioni e apertura alle speculazioni che norme che vengono effettivamente attuate.

Infine, riguardo al Piano casa, emerge dal DEF che l'unico progetto previsto per questa costante emergenza è il decreto Lupi, che, per ammissione dello stesso Governo, vedrà completa attuazione non prima del 2016-2017. Cosa pensate di raccontare alle 400.000 famiglie che adesso, e non tra un anno, vivono pienamente l'emergenza abitativa?

Allo stato attuale sono previsti unicamente sfratti, vendita del patrimonio pubblico con ulteriore consumo di suolo, pochissimi soldi per le ristrutturazioni del patrimonio esistente e un fondo per gli affitti al quale tantissime categorie non possono nemmeno accedere, per non parlare del gravissimo articolo 5 di quel Piano casa, che nega diritti fondamentali, come residenza, medico e scuola a chi è già in difficoltà economica e non ha altre soluzioni per rimediare un tetto alla propria famiglia.

Le chiederemmo quindi di dirci qualcosa in più sul suddetto Piano, se lo condivide, se intenda modificarlo e che intenzioni abbia come tempi di esecuzione.

ENRICO BORGHI. Preliminarmente vorrei esprimere un ringraziamento al Ministro Delrio per questa sua audizione e soprattutto per i contenuti di quanto ci ha riportato.

Come gruppo del Partito Democratico, come ricordava anche in precedenza il relatore, abbiamo riscontrato nelle sue parole molte delle indicazioni, dei contributi e delle opinioni che abbiamo espresso nel corso di questi anni e che positivamente ritroviamo all'interno dell'impostazione che qui è stata fornita.

Didascalicamente vorrei dare quattro contributi al percorso che è stato tracciato. Riteniamo che debba iniziare la stagione che mette fine alle procedure speciali e straordinarie. L'ordinarietà è l'elemento chiave per dare trasparenza ed efficienza al settore, quindi sotto questo aspetto, senza infingimenti, crediamo che la stagione della legge obiettivo, per come è stata costruita e immaginata, sia giunta al termine e abbia bisogno di un profondo percorso di rivisitazione.

Peraltro, a dirlo sono non solo le parole o le opinioni politiche, ma anche i numeri. Il ministro è a conoscenza di un lavoro realizzato su commissione della Camera e su indicazione di questa Commissione, il IX Rapporto CRESME, che ci dice che, al 31 dicembre 2014, su ben 136 miliardi di opere pubbliche nel nostro Paese, di cui 83 a titolo di finanziamento pubblico e 53 di finanziamento privato, solo l'8,4 è ultimato, il 9,9 è affidato, il 7,8 è in gara, solo il 15,6 è in corso, mentre una montagna di risorse, il 58,3 per cento delle opere pubbliche nel nostro Paese sono ancora in progettazione.

Questo significa che noi stiamo tenendo fermi quasi 80 miliardi di euro, che potrebbero essere messi positivamente in circuito in un momento congiunturale come il nostro. Questo ci dice che dobbiamo porre mano alla modalità con cui le

procedure sin qui hanno assicurato il percorso di applicazione del comparto.

Se poi entriamo nel merito, vorremmo riordinare anche le modalità di allocazione delle risorse, perché oggi la metà va sulla rete stradale, il 34 per cento sulla rete ferroviaria e il resto, minuscola, su metropolitane, aeroporti e interporti. Avendo fatto il Governo la scelta politica molto chiara, che noi condividiamo, di spostare progressivamente il trasporto da gomma a ferro, è evidente che gli investimenti devono essere conseguenti e quindi dobbiamo costruire un percorso di questa natura. L'idea lanciata di passare dalle grandi opere alle opere utili è sicuramente sotto questo profilo un percorso importante.

I punti sono già stati citati in precedenza: reti TEN-T, contratto di rifinanziamento ANAS 2015-2019, elementi importanti a cui noi vorremmo aggiungere un dato: abbiamo bisogno di un piano urgente di manutenzione della rete stradale nel nostro Paese, perché la manutenzione della rete statale, regionale e provinciale nel nostro Paese è una condizione essenziale per la mobilità di persone e merci, almeno quanto il tema delle grandi reti infrastrutturali. Le note vicende di congiuntura di riduzione della spesa pubblica si sono spesso tradotte in questi anni in assenza di manutenzioni, che determinano poi maggiori costi di ripristino.

Sulle concessioni autostradali, come il ministro sa, noi abbiamo attivato una specifica attività di approfondimento e di indagine, che credo, signor presidente, possa essere messa a disposizione del Governo, perché le novità salienti che sono emerse sono significative.

Vi è poi il tema già ricordato, riprendendo un'impostazione, che il ministro ha già dato in altre sue precedenti esperienze, dei progetti paese, che implicano la costruzione di progetti per le città e per i territori. Il tema delle aree interne a cui faceva riferimento il collega Iannuzzi sta dentro questo riferimento e richiede che la strategia nazionale delle aree interne abbia un governo politico, che secondo noi dovrebbe stare in capo

a un Ministero come questo, che unisce capacità di intervento, capacità di regia e di ordine politico.

Il secondo punto, che ricordo solo per memoria, attiene al riordino normativo e, quindi, ad una nuova legge sugli appalti e a nuove modalità di pianificazione degli interventi che costituiscono un altro elemento chiave di trasparenza e di efficienza evidenziato dai dati.

La terza questione su cui il presidente ha fatto un richiamo e che vorrei sottolineare ed enfatizzare, perché è uno dei temi congiunturali rilevanti, è il tema Ecobonus o Fisco buono. I dati del CRE-SME ci dicono che l'Ecobonus ha generato 1.680.000 domande per 28 miliardi di euro spesi.

Oltre al dato quantitativo, c'è un dato qualitativo, ossia che questo sta spostando il comparto dell'edilizia dalla logica del consumo del suolo alla logica del riuso e del recupero dei fabbricati. Noi crediamo che la politica debba incentivare e spingere questo riordino del comparto che è in corso dal punto di vista degli investimenti di famiglie e di imprese, e anche di riorganizzazione delle imprese, sostenendo con strumenti politici e fiscali le nuove frontiere dell'edilizia e dell'innovazione: il tema della *building information modeling*, quello dell'*historic building*, della riqualificazione a fini energetici dei fabbricati di antica formazione del nostro Paese e il tema *smart cities* e *smart communities*.

L'ultimo aspetto che vorrei sottolineare attiene all'ANAS. È un tema da affrontare sapendo che l'originaria impostazione degli anni 2000 sta vedendo venir meno alcuni pilastri, perché quando si parlava di privatizzazione dell'ANAS si immaginavano volumi di traffico che oggi non ci sono più e una spinta sulla logica della gomma anziché del ferro.

Siccome riteniamo che si debba spostare volumi di traffico su ferrovia e su mare e non su strade e che non si debba scaricare sull'aumento della tariffazione il comparto di mobilità nel nostro Paese, c'è il problema di affrontare il ruolo dell'ANAS che oggi è troppo anfibo, cioè non è più una società *in house*, non è una

società che sta sul mercato, quindi bisogna decidere se la vogliamo tenere all'interno del perimetro della pubblica amministrazione o se prevediamo per l'ANAS un destino come quello delle Ferrovie dello Stato, tenuto conto che oggi questo strumento è troppo complesso, essendo l'ANAS, infatti, contestualmente concessionario stradale esclusivo, concessionario autostradale per metà del Paese e in società con altri concessionari per altre parti del Paese.

Su tale questione, ci sono quattro piste di lavoro che consegno come elementi di riflessione: ritorno *in house* del Ministero, logica della *public company*, ingresso nel capitale di Cassa depositi e prestiti e investitori istituzionali per farlo diventare un *player* internazionale nel mercato europeo e internazionale, e un'idea di privatizzazione modello Yacht Britannia che, come è noto, non ci entusiasma particolarmente.

ROBERTO SIMONETTI. Nel ringraziare il ministro per il suo intervento, vorrei semplicemente porre due domande di dettaglio rispetto alle opere prioritarie delle infrastrutture strategiche collegate al DEF, che, a nostro avviso, è stato molto asciugato rispetto a quanto il Governo precedentemente aveva affermato in Parlamento, anche in risposta ad alcune nostre interrogazioni su determinate opere che riteniamo importanti. Ricordo, ad esempio, il collegamento della Val Trompia alla A4, rispetto al quale il Governo l'11 dicembre 2014, rispondendo ad una nostra interrogazione, aveva ribadito la volontà di confermare la realizzazione. Chiediamo pertanto al ministro di prendere nota di questa richiesta, in modo tale da verificare nella prosecuzione della sua attività ministeriale la possibilità di tornare sull'argomento. Vorrei citare poi la A31 Valdastico, che completerebbe la parte sud già realizzata, andando quindi a finire un'autostrada di collegamento fra il Veneto e il Trentino-Alto Adige. I dibattiti territoriali probabilmente inficiano la visione globale dell'intervento, ma credo che non ci si debba soffermare su alcune

polemiche della città di Trento in merito alla realizzazione di quest'opera, perché ritengo che il Veneto ne abbia ampia necessità.

Un'opera che deve essere presa in mano, come auspico che lei, signor ministro, possa fare, in quanto era già inserita nella prima legge obiettivo del 2001 con il viceministro Martinat, è la Pedemontana piemontese. Varie vicissitudini sia ministeriali che territoriali hanno portato a un'evoluzione particolare, per cui dopo 14 anni siamo ancora al « palo ». Se lei, signor ministro, con il dinamismo che la contraddistingue, riuscisse a dare un colpo di reni alla realizzazione di quest'opera, le saremmo veramente grati.

**MAURO PILI.** Non voglio incorrere nell'errore richiamato dal ministro di fare richieste di dettaglio, però mi pare che dalle questioni sollevate emergano due elementi in totale continuità con i precedenti Governi, che mi destano grande preoccupazione: il primo è quello di aver tracciato tre priorità assolute che quindi vengono mantenute, il secondo è quello di aver stralciato completamente una partita finanziaria rilevante che è quella dei contratti di servizio con ANAS e RFI.

Per quanto riguarda l'aspetto politico, si sceglie di ribadire le tre priorità: reti europee, avanzamento delle opere e cofinanziamento privato delle opere stesse. Queste tre questioni sono assolutamente in contrasto con quello che credo debba essere invece un documento economico finanziario che guarda oltre e che non si fa condizionare da scelte altrui, che confliggono su almeno tre questioni. La prima è la coesione nazionale infrastrutturale. Se noi perseguiamo gli obiettivi dettati dall'ordinamento europeo, dimentichiamo che c'è un riequilibrio da ottenere su scala nazionale, che è fondamentale. Questa è la seconda questione. Ci sono dei dati infrastrutturali che fanno emergere nel nostro Paese un disequilibrio strutturale e infrastrutturale su tutti i fronti, da quello ferroviario per arrivare a quello stradale, idrico, ed è un riequilibrio infrastrutturale caratterizzato da numeri ben precisi.

Se la media nazionale è 100, in Sardegna le strade sono 45, se è 100 la media ferroviaria, in Sardegna è 15, quindi da un Governo che guarda alla coesione nazionale con un'attenzione particolare mi sarei atteso un elemento di riequilibrio nazionale sul piano infrastrutturale.

Il terzo elemento è la visione strategica. Se facciamo un elenco delle opere coincidenti con le reti europee, l'avanzamento delle opere, il cofinanziamento privato, tutte queste sono spostate al nord e sono protese tutte verso l'Europa del nord, senza considerare la priorità sul piano infrastrutturale di connessione e di mobilità nel Mediterraneo, cosa che avrebbe avuto bisogno di altri elementi prioritari.

La mia è quindi una richiesta di riconsiderare il termine del riequilibrio e della coesione come elemento strategico nel Documento economico e finanziario del Paese, e una visione strategica che sappia andare oltre la visione strettamente europeista.

Per quanto riguarda ANAS e RFI, i contratti di servizio che riguardano tutte le autostrade sfuggono al tema del riequilibrio. La Commissione trasporti ha all'unanimità (esclusi i colleghi del Movimento 5 Stelle che si sono astenuti) approvato una risoluzione, che il ministro qui presente ha avallato come Governo, in cui è previsto il tema del riequilibrio infrastrutturale e ferroviario che qui è totalmente assente.

Vorrei che su questi temi, da parte sua, ci fosse un impegno coerente con una visione strategica interna al nostro Paese di coesione, di dignità e di equità nel trattamento delle varie aree del Paese, che molto spesso sono discriminate.

**VINCENZO PISO.** Ringrazio innanzitutto il ministro per la sua partecipazione, anche perché immagino che ritrovarsi improvvisamente un carico di questo tipo non deve essere stato facile.

Cerchiamo quindi di tracciare quelli che riteniamo i dati positivi rispetto al DEF, innanzitutto l'attenzione al disagio abitativo. In questi ultimi due anni abbiamo stanziato oltre 2,5 miliardi di euro,

il che ci sembra assolutamente positivo, come anche il tentativo di fare un recupero degli alloggi ERP, altro elemento che conosciamo bene a carico degli enti locali e delle istituzioni regionali. Si tratta di un patrimonio enorme, specialmente nelle grandi aree metropolitane, che potrebbe essere di grande ristoro per le criticità poc'anzi elencate, sulle quali è bene intervenire.

Uno degli aspetti che ci ha colpito positivamente rispetto all'Allegato infrastrutture è finalmente la volontà, che ha accompagnato sin dall'inizio questo Governo, di avere uno sguardo di prospettiva strategico rispetto al problema infrastrutture nel nostro Paese.

Di conseguenza, vediamo in maniera particolarmente favorevole sia il Piano nazionale degli aeroporti, sia il Piano per quanto riguarda la mobilità intelligente, sia il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, che lei ha intenzione di varare quanto prima perché ci risulterebbe pronto.

Ci ha colpito positivamente anche la scansione delle risorse, perché finalmente si riesce a capire da dove provengano, con particolare riferimento alle risorse europee. Condividiamo l'impostazione relativa alle priorità infrastrutturali. Lei ha detto giustamente che esistono opere utili e opere inutili, approccio che consideriamo assolutamente corretto, ma non crediamo che il fatto che si tratti di grandi opere sia un elemento di negatività, laddove esistono grandi opere inutili e grandi opere utili. È una banalità che sento di dover riaffermare.

Considero opportuno giungere a una revisione progressiva della legge obiettivo, perché è vero quanto ci è stato poc'anzi ricordato in maniera netta dal CRESME, ma è altrettanto vero che non abbiamo la controprova contraria, ovvero che, senza la legge obiettivo, le cose sarebbero andate meglio; sinceramente nutriamo qualche dubbio.

Si rileva, quindi, un progressivo miglioramento; peraltro sono stati intrapresi passi importanti con i decreti legislativi nn. 228 e 229, per quanto riguarda non

solo il monitoraggio rispetto al tema infrastrutture, per cui bisogna procedere in questa direzione.

Vorrei svolgere inoltre alcune riflessioni sull'approccio al tema infrastrutture. Le metropolitane sono legate in maniera molto forte allo sviluppo delle città. Si tratta di un altro elemento molto importante perché, come sappiamo, oggi le città rappresentano spesso elementi di forte sviluppo nel tessuto connettivo dei diversi sistemi Paese, ed è un tema sul quale in Italia dovremmo sviluppare una profonda riflessione anche in relazione alla città a cui sono particolarmente legato, ovvero Roma, la capitale d'Italia.

Per quanto riguarda le metropolitane, quindi, occorre fare attenzione, perché oggi siamo nella condizione di dover terminare tutta una serie di operazioni che abbiamo intrapreso in passato e tornare indietro è impossibile; ritengo che, per il tipo di configurazione che hanno le nostre città e per tutta una serie di problematiche, si potrebbero ottenere risultati decisamente migliori sul piano della funzionalità, di quella utilità a cui lei, signor ministro, poc'anzi faceva riferimento con infrastrutture di altro tipo.

Invito inoltre ad una riflessione riguardante le trasversali in relazione alla strategicità delle opere: occorre prestare attenzione, perché non possiamo ritenere le trasversali *tout court* opere di carattere secondario, per il fatto che più spesso di quanto si possa pensare esse servono per creare effetto rete e di conseguenza hanno una loro utilità.

Altra riflessione è quella relativa alle infrastrutture nel Mezzogiorno. Da una parte dobbiamo evitare che il Mezzogiorno sia vittima di una logica di mercato, ma dall'altra bisogna capire che esso non può essere una realtà avulsa dal mercato. Di qui forse l'esigenza di lavorare per distretti, di fare in modo che la domanda abbia una significatività attraverso una serie di interventi che devono essere guidati anche dal suo Ministero.

In relazione agli immobili, credo che, sulla tassazione e per quanto riguarda anche il partenariato pubblico/privato,

dobbiamo dare certezza agli investimenti di capitali privati, perché potremmo parlare per mesi ma, se non riusciremo a dare certezza rispetto agli strumenti regolatori di autorizzazione e giurisdizionali, non andremo mai da nessuna parte. Tassazione sugli immobili, semplificazione, ma anche una capacità di ridimensionamento degli stessi, essendo esso un settore assolutamente trainante.

**PRESIDENTE.** Faccio presente che, essendovi ancora sei colleghi che devono intervenire e dovendo dare la parola al ministro per la replica intorno alle 17.20, essi avranno a disposizione circa tre minuti ciascuno.

**CLAUDIA MANNINO.** Nel cercare pertanto di essere concisa, vorrei rivolgere al ministro una domanda chiara e netta. Nel DEF sono indicate 25 opere prioritarie, di cui 11 menzionate nel provvedimento cosiddetto « Sblocca Italia », in cui 44 opere sono definite di interesse strategico nazionale. Quali sono allora gli intendimenti del Governo in merito alle restanti 33 opere previste dal suddetto decreto?

Sempre riguardo allo « Sblocca Italia », ci interesserebbe un *focus* sull'innovazione ivi introdotta (in merito è stata realizzata anche una campagna pubblicitaria) relativa all'accatastamento che devono fare direttamente i Comuni, che fino ad oggi hanno considerato inattuabile la relativa disposizione.

Inoltre, ben venga finalmente una pianificazione triennale sulla viabilità e sulle realtà aeroportuali ma, se sono degli strumenti di pianificazione urbanistica, devono essere sottoposti a VAS?

Sempre nello « Sblocca Italia » è stato approvato un emendamento che, a nostro avviso, garantirebbe delle entrate certe alle casse dello Stato, in quanto prevede, per le opere abusive non sanabili, una sanzione che va da 2.000 a 20.000 euro. In Italia abbiamo circa 1 milione di immobili abusivi non sanabili: l'attuazione di tale emendamento garantirebbe, essendo ripetibile ogni anno, circa 2 miliardi di euro l'anno di introiti per le casse dello Stato.

Il cosiddetto « decreto del fare » prevede 17 milioni di euro per l'attuazione della sicurezza stradale ciclabile, che sono già pronti all'interno dell'articolo 20 sulla sicurezza stradale. Chiediamo l'attuazione di quanto previsto all'interno del citato decreto, perché la copertura finanziaria c'è e serve solo l'attuazione di questi piani per la sicurezza stradale e ciclabile.

Permettetemi infine un *focus* sulla regione Sicilia. Il DEF prevede, per quanto riguarda le infrastrutture della regione Sicilia (gli eventi di cronaca sono noti a tutti), due interventi: uno è il completamento del raddoppio ferroviario, l'altro è quello sull'autostrada A19 Agrigento-Caltanissetta, che però assurdamente non comprende il ponte, che è crollato qualche giorno fa.

Poco fa, riflettendo con il collega Iannuzzi, mi chiedevo se un'opera definita strategica nella progettazione e realizzazione cessa di essere strategica dopo la sua realizzazione. A mio avviso ciò non può essere, in quanto, se abbiamo realizzato un'opera strategica, ma non facciamo manutenzione ed effettuiamo nuove realizzazioni o manutenzioni in altri tratti di quell'opera strategica, perdendone un pezzo, abbiamo perso tutta la struttura. Se, quindi, la A19 Agrigento-Caltanissetta non prevede un *focus* sulla immediata ricostituzione della viabilità di tutto il tratto, non ha senso tenere in considerazione i progetti avviati precedentemente.

I fatti di cronaca sulla Regione siciliana sono noti: abbiamo 18 strutture e infrastrutture strategiche che necessitano di manutenzione straordinaria. Al riguardo, le manutenzioni straordinarie non vengono forse prima delle nuove opere?

**RAFFAELLA MARIANI.** Ringrazio il ministro per il lavoro svolto, soprattutto perché l'Allegato infrastrutture in questa edizione ha molti spunti completi di analisi che, dal nostro punto di vista, erano mancati negli anni precedenti e ci mettono pertanto in condizione di comprendere fino in fondo le scelte del Governo.

Noi apprezziamo e lavoreremo celermente per la modifica delle regole del

Codice degli appalti, ma chiedo a lei, signor ministro, se non sia altrettanto importante, come io credo, che, insieme alle regole, possiamo incidere di più con il sistema di *governance*.

Molti colleghi qui oggi hanno fatto riferimento alla necessità di maggiori controlli, di un'organizzazione differente e anche di un rapporto fattivo più completo con le regioni che definiranno le opere rilevanti, come lei ha già detto. A volte, in questo collegamento tra le istituzioni, mancano meccanismi di verifica. In questa Commissione abbiamo combattuto la replica infinita di commissariamenti, sia per quanto riguarda il Ministero dell'ambiente sia per quanto riguarda quello delle infrastrutture.

Siamo certi, signor ministro, che più che i commissariamenti, che non hanno mai portato né accelerazione dei tempi né riduzione delle spese, soprattutto sulle opere strategiche, varrebbe la pena di avviare una sorta di affiancamento e di lavoro comune con quelle regioni che, pur essendo state destinatarie di importanti risorse — penso, ad esempio, ai fondi europei —, ne hanno impiegate meno della metà. Questo è valso per Italia sicura e per le grandi infrastrutture strategiche.

Molti dei riferimenti che hanno fatto i colleghi oggi riguardano opere non terminate o addirittura neanche progettate, pur essendo stati ad esse destinati finanziamenti. Probabilmente, dobbiamo agire su questo e cercare di dare una mano in quella direzione, in alcuni casi non commissariando, ma sicuramente svolgendo un'azione più decisa da parte del Governo centrale.

Sulla questione della casa, ritengo si debba procedere nella direzione che il Governo ha avviato positivamente. A differenza del collega De Rosa, credo che il ripristino del fondo per gli affitti e il fondo per la morosità incolpevole siano un segnale di sensibilità. Mancano ancora alcune cose, ma confidiamo che il Governo, in particolare sul piano dell'edilizia pubblica, possa rompere quell'inerzia che, soprattutto negli ATER, si era manifestata negli ultimi anni.

Un'ultima questione che ritengo importante e che non abbiamo menzionato riguarda la connessione tra opere grandi e piccolissime. Il Piano 600 campanili, per i comuni più piccoli e per tutto il territorio diffuso, era stato salutato con sollievo anche da quei comuni che possono velocemente innescare investimenti e dare il via a piccole e medie imprese. Ci chiedono quale seguito avrà.

Il tema che in assoluto non abbiamo discusso — ma ci sarà modo di ragionarne con lei più in generale — è quello che riguarda il governo del territorio. Ormai tutti sappiamo che abbiamo bisogno di una revisione della legge urbanistica, alla luce di tutte le nuove competenze e dei temi della fragilità e del consumo del suolo esagerato. La legge urbanistica risale al 1940. Sappiamo benissimo quanto questo abbia comportato discussioni, polemiche e contrapposizioni tra regioni ed enti locali, in un caos normativo che di certo non aiuta.

La riqualificazione del patrimonio edilizio esistente è un tema che tocca tutti, dalle grandi città ai piccoli comuni. In questo senso, inserire nella legge di stabilità una misura concreta darebbe sicuramente un'indicazione di grande sensibilità e darebbe all'occupazione locale un segnale positivo, come è stato per l'Eco-bonus.

STELLA BIANCHI. Nel ringraziare anch'io il ministro Delrio, vorrei segnalare solo un punto, che è già molto ben affrontato nell'Allegato sulle infrastrutture, sul quale qualche chiarimento in più sarebbe utile. Mi riferisco al tema delle *smart city*, come elemento di competizione delle grandi aree urbane e di attenuazione dell'impatto inquinante che le città, con il loro assorbimento di risorse naturali, producono. Rendere le città più intelligenti può dare un enorme contributo al contrasto ai cambiamenti climatici e all'adattamento dei territori.

Nell'Allegato sulle infrastrutture viene annunciata la strategia nazionale di specializzazione intelligente, che è in corso di definizione da parte del Governo. Chiedo

al ministro di darci maggiori approfondimenti su questo, in questa sede o in occasioni successive.

A me è piaciuta molto l'idea di nuovo bene comune nel costruire una grande infrastruttura tecnologica immateriale. Sarebbe davvero importante che l'Italia fosse uno dei primi Paesi al mondo ad avere un'infrastruttura di questo tipo e a diventare davvero efficace su questo settore.

A proposito dell'utilizzo del Fondo sviluppo e coesione, vorrei sottolineare l'importanza degli interventi sull'edilizia scolastica, ma soprattutto di quelli riguardanti quella che viene definita « infrastrutturazione ambientale », ovvero la messa in sicurezza dei territori e il piano di efficienza energetica degli edifici pubblici. In generale, il Fondo sviluppo e coesione è il fondo che utilizza risorse europee. Ricordo a me stessa, prima che a tutti gli altri, che, per regole comunitarie, il 20 per cento delle risorse che la comunità ha stanziato su tutti gli undici obiettivi tematici va destinato a obiettivi di contrasto ai cambiamenti climatici.

Vorrei sapere quale sia l'intendimento del Governo per applicare questa indicazione europea.

**PRESIDENTE.** Peraltro, ricordo che domani è l'*Earth day*.

**ORESTE PASTORELLI.** Nel ringraziare il ministro, associandomi alle considerazioni espresse dal relatore, vorrei soffermarmi sul problema della trasparenza e dell'inversione di tendenza che il ministro ha dato al suo dicastero.

Concordo pienamente sul problema dell'ordinarietà. Dobbiamo intervenire in maniera celere sul problema del rischio idrogeologico, sul problema della sicurezza delle scuole e sul problema della manutenzione ordinaria della rete stradale.

Ho preso con molta considerazione la questione dell'*housing* sociale. Il Ministero si sta impegnando in maniera forte per il recupero degli alloggi di edilizia popolare.

Non mi voglio ancora dilungare sul problema dell'urbanizzazione, che la collega Mariani e altri hanno ricordato, sul

problema della difesa del suolo e sul problema, che è reale, della costruzione delle nuove opere.

Quelle opere non devono più essere strategiche soltanto nel « sentito dire », ma in base a quello che effettivamente serve all'Italia. Noi spesso abbiamo fatto delle cose che non servono all'Italia, ma soltanto, come diceva poc'anzi, a rimpinguare il bancomat dei privati e a indebolire le casse del pubblico.

**MASSIMILIANO MANFREDI.** Vorrei toccare soltanto alcune questioni, la prima relativa all'*ecobonus*, la seconda concernente l'amianto. I dati del CRESME, citati dal capogruppo Borghi, fanno notare che, con 400-500 milioni annui, c'è quasi una centuplicazione degli interventi, ma fanno anche emergere che c'è un utilizzo differente dell'incentivo tra il centro-nord e il centro-sud. Logicamente l'alta percentuale di scarico viene più assorbita dove i redditi sono medio-alti.

**PRESIDENTE.** E dove c'è meno evasione.

**MASSIMILIANO MANFREDI.** Infatti. L'evasione spesso è chiesta dalle imprese. Il presidente lo sa bene. Al centro-sud l'incentivo è meno utilizzato. Vorrei sapere se possiamo sperimentare una modalità flessibile dell'incentivo, per cui un soggetto può scegliere liberamente di ridurre l'incentivo al 20 o al 30 per cento, riducendo al contempo il numero degli anni. Secondo me, in questo modo, noi daremmo un contributo molto importante a parità di risorse, che consentirebbe di abbattere questa parte dell'evasione fiscale, che, per quanto riguarda l'amianto — lo ricordo al ministro, anche se ne abbiamo parlato già tante volte —, rappresenta un terreno molto serio, che coinvolge la « terra dei fuochi ». Non è un problema di criminalità diffusa, bensì di distorsione economica.

Altra questione concerne la portualità, riguardo alla quale vorrei sapere se, con il nuovo ministro, riusciremo a chiudere questa dolorosa vicenda del commissariamento del porto di Napoli. Risulta dalla

stampa che ci troviamo di fronte a una perdita di circa 45 milioni di euro, come risulta dall'ultimo piano europeo, per un contenzioso insopportabile che c'è tra il presidente della Regione, il comune di Napoli e le commissioni che si sono espresse. Dato che il porto di Napoli, fino a due anni fa, era una delle cose che funzionavano meglio in città, sarebbe opportuno avere un presidente dell'autorità portuale sganciato dalla politica, ma nominato in ragione delle sue competenze, come è sempre avvertito. Ciò ci eviterebbe di disperdere altre risorse.

Inoltre, sempre per quanto attiene ai dati del CRESME, mi collego a quanto ha detto il collega Borghi sui risultati non positivi della legge obiettivo. Quei dati scorporati tra centro-sud e centro-nord riguardano anche i fondi europei che vengono utilizzati per le grandi infrastrutture che aveva seguito il ministro da sottosegretario alla Presidenza?

Lei, signor ministro, nei primi giorni ha fatto un intervento molto positivo, sbloccando le risorse per il completamento della metropolitana di Napoli. Visto che quei dati sono più bassi rispetto a quelli presentati dal CRESME, le chiedo se c'è la possibilità, sotto il suo dicastero, di scegliere cinque o sei opere centrali per il Mezzogiorno, su cui c'è anche il cofinanziamento europeo, e arrivare - lo dico da sconfitto federalista - a una centralizzazione delle scelte e delle spese.

PATRIZIA TERZONI. Vorrei porre due domande molto brevi. Anzitutto, vorrei sapere come il ministro intenda procedere riguardo ai problemi che sono sorti rispetto ad ANAS, riportati dall'ultimo o penultimo servizio di *Report*. Non si è sicuri di come siano state messe in atto la progettazione e la costruzione di alcune infrastrutture; mi riferisco all'Aurelia e in particolare alla galleria La Franca del quadrilatero tra Foligno e Civitanova Marche. Due operai, uno a *Report* e uno al *Corriere TV*, dicono che quella galleria è stata costruita con poco cemento; hanno detto che i controlli sono stati eseguiti, ma solo su una betoniera e non su tutte, e che

addirittura i documenti venivano portati dall'azienda stessa all'università per fare i dovuti controlli. Il presidente Ciucci (forse ex presidente) ha detto che è tutto sotto controllo e che faranno le verifiche, ma, guarda caso, dopo tre giorni ha espresso la sua volontà di dimettersi dall'ANAS. Mi domando cosa il ministero voglia fare per controllare seriamente tutte queste grandi opere in fase di costruzione e ovviare a problemi futuri.

Abbiamo visto che, sullo Scorciovacche, in Sicilia, i controlli erano stati effettuati e andava tutto bene, ma il ponte è crollato subito dopo. Pertanto, abbiamo dati plausibili per dire che forse quell'operaio, anche se non ha dato il suo nome, effettivamente aveva ragione.

Vorrei aggiungere un piccolo accenno, come hanno già fatto gli altri colleghi del PD, sulle aree interne. C'è una proposta di legge che stanno portando avanti in maniera unitaria il PD, il Movimento 5 Stelle e gli altri partiti sulla riqualificazione, il rilancio, lo sviluppo economico e il ripopolamento dei piccoli comuni. Nei piccoli comuni ricadono anche delle linee ferroviarie dismesse o comunque che fino a qualche anno fa erano in funzione e che ora, per vari problemi, non lo sono più. Riporto un esempio prettamente marchigiano: sulla linea Fabriano-Pergola c'è un piccolo dilavamento che potrebbe essere messo a posto, da quanto è emerso, con una cifra che va dai 30 ai 100.000 euro (veramente pochi spiccioli). Sembra che in questo momento stiano smantellando questa linea ferroviaria e, addirittura, hanno già tolto le sbarre di passaggio a livello. Ho citato questo esempio perché la suddetta ferrovia passa all'interno di una azienda, che è la ex Indesit, attuale Whirlpool, di Melano. La Whirlpool ha deciso di portare avanti questa azienda e non quella di Albacina. Uno dei motivi alla base di questa scelta è proprio il passaggio di quella ferrovia, che però stanno chiudendo. Lei, signor ministro, comprenderà che le linee ferroviarie, anche le più piccole, a volte, per l'economia locale sono veramente molto importanti. Vorrei pertanto capire quale sia la linea del Governo

e cosa intenda fare per ovviare a questi piccoli problemi, che potrebbero far perdere il posto di lavoro a intere famiglie.

**PRESIDENTE.** Do la parola al Ministro Delrio per la replica.

**GRAZIANO DELRIO, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.** Nel ringraziare i colleghi intervenuti, spero che avremo occasione di conoscerci sempre meglio e di confrontarci spesso.

Mi riservo di rispondere su alcune questioni di cui non sono a conoscenza, quali ad esempio sulla linea Fabriano-Pergola, sulla quale ci informeremo ed eventualmente invieremo le informazioni richieste.

È fuori discussione che dobbiamo provare a conservare al massimo il nostro sistema ferroviario e anche a utilizzarlo in termini turistici. Stiamo studiando questo tema con il Ministro Franceschini che recentemente ha fatto anche un viaggio in questo senso.

Intendiamo certamente unire il tema delle infrastrutture al tema degli *asset* principali del Paese. È chiaro che, se la strategia di specializzazione intelligente, a cui accennava poc'anzi l'onorevole Bianchi, è un tema del Paese, in cui rientrano la cultura, il turismo e l'aerospazio, come *assets* strategici di sviluppo, non si può tenere scollegati l'industria aerospaziale e i principali poli turistici.

Sarà nostro impegno e nostro dovere operare il collegamento tra le materie, in previsione del 2019, il più possibile con mezzi sostenibili, quali ad esempio i treni. Occorre arrivare preparati a questi appuntamenti. Pertanto, le pianificazioni strategiche devono riuscire a compenetrarsi.

Cercherò di seguire l'ordine delle domande che sono state poste, anche se non riesco a sintetizzare tutto.

Per ciò che concerne il tema continuità-discontinuità, francamente — non lo dico per evitare la domanda dell'onorevole De Rosa — ritengo che ognuno abbia le sue idee sul sistema infrastrutturale. Io ho le mie idee, che vengono dalla mia esperienza e sensibilità personale.

Nel momento in cui noi facciamo innovazione, non stiamo dando un giudizio sul passato, ma stiamo semplicemente cercando di affrontare, con gli strumenti che abbiamo, la sfida del presente e del futuro. Credo che il Ministro Lupi abbia ben impostato diverse questioni e faccio presente che le abbiamo impostate insieme. Da questo punto di vista, quindi, c'è massima continuità. Forse abbiamo sensibilità diverse su alcune questioni. Io, per esempio, sono « maniaco » della ciclabilità, mentre credo che lui non lo sia, in quanto gli piace fare la maratona. Nella mia città ho raddoppiato le piste ciclabili fino a 165 chilometri.

Ognuno ha le sue sensibilità, ma credo che sia giusto considerare che il Governo è il Governo di questo Paese, ha la sua politica e ha scelto le sue linee politiche.

Per quanto concerne la revisione del Programma obiettivo, l'avevamo già iniziata. Il Ministro Lupi l'avrebbe proposta anche lui, forse in maniera diversa dalla mia, magari con un numero di opere diverso, ma non mi pare appassionante questo tema.

Certamente noi capiamo che in questo momento abbiamo bisogno di insistere molto di più su alcune questioni.

Torno a ripeterlo — forse non sono stato chiaro e me ne scuso — le opere che non sono contenute nell'Allegato infrastrutture hanno pari dignità delle altre. Non possiamo dire una cosa e poi dirne un'altra. Per noi hanno pari dignità le opere cosiddette « grandi » o « strategiche » e le opere, anche manutentive, minori. Da questo punto di vista, decidiamo cosa fare. Le esaminiamo una per una. Se, per esempio, lei mi chiede che fare della tratta Orte-Mestre, le rispondo che il mio orientamento in questo momento è quello di esaminare quest'opera in maniera analitica e di capire se, per esempio, non sia preferibile procedere, piuttosto che con i grandi piani economico-finanziari, con la messa in sicurezza della Romea, con i collegamenti dei colli di bottiglia e così via. Sono molto laico su questo: non dico che tutto quello che c'era fino a oggi non sia stato corretto, ma cerco di essere modesto,

di capire i miei limiti e sto studiando tutti i *dossier*, uno per uno. Essendo stato sul posto e avendo percorso gli ultimi 300 chilometri, mi pare di capire che forse possiamo dare risposte di connessione logistiche e interventi territoriali, magari con investimenti differenti e minori. Lo stesso vale per la Tirrenica e per tante altre opere.

Ieri o l'altro ieri, con il presidente Maroni, abbiamo parlato della Pedemontana. Ne dobbiamo discutere e lo faremo con molta serenità, sapendo che le discussioni non si fanno nelle segrete stanze, ma si fanno pubblicamente.

Mi spiace che l'onorevole Pili non abbia visto nell'Allegato una scelta strategica di coesione. Ci sono il programma quinquennale ANAS e il programma RFI. Guardando solamente il 2015, si evince che in quest'anno il programma ANAS, per esempio, prevede 2 miliardi di euro per il Sud e un miliardo per il Nord e che, nel contratto di programma RFI, c'è una serie enorme di investimenti per il Sud.

A mio avviso, è difficile discutere sul fatto che la Napoli-Bari-Taranto sia un'opera strategica per il Paese, così come è difficile dire che la velocizzazione dell'Adriatica, la Salerno-Reggio Calabria non siano opere strategiche per il Paese o che la Messina-Catania-Palermo non sia un'opera ferroviaria decisiva per il Paese. Su queste questioni non vi è discussione. Non si discute sul fatto che l'alta velocità tra Milano e Venezia sia un'opera strategica per il Paese. Si discute su dove passa, ragionando nel dettaglio, o, tutt'al più, si ragiona sul tracciato rispetto al Garda.

Alcune cose fanno parte di scelte che non sono nelle disponibilità. Noi dobbiamo dare certezza, come ha detto efficacemente l'onorevole Manfredi, sul fatto che alcuni corridoi si fanno e basta. Diciamo con franchezza alle popolazioni che alcuni punti saranno completati tra vent'anni, perché richiedono vent'anni di lavori. Lo si dice e lo si fa. Punto. Il piano finanziario seguirà questi vent'anni di lavori.

Ovviamente io intendo fare tutto questo lavoro di revisione con le regioni. Pertanto, convocherò i venti presidenti di regione e

con loro decideremo le opere che ritengo assolutamente importanti o importantissime per il Paese e quelle opere che loro ritengono importanti o importantissime per un certo tipo di mobilità interna della regione. Verranno fatti *forum* dedicati, regione per regione.

Giustamente l'onorevole Iannuzzi, nel suo intervento, che condivido completamente, sullo stress delle manutenzioni ordinaria e straordinaria, ha ricordato il tema delle regioni.

La discussione sul Codice degli appalti, che sto seguendo anch'io insieme al Vice-ministro Nencini, secondo me è molto positiva. Prevede l'abbandono di certe logiche: la logica del massimo ribasso, la logica del *general contractor*, la logica della straordinarietà. In tali aspetti, francamente, vedo una grande potenzialità. Da questo punto di vista, la semplificazione non vuol dire mancanza di controlli, anzi, quando il dottor Cantone è stato nominato all'ANAC, abbiamo dimostrato che si possono fare le opere con più controlli nei tempi giusti. Expo era più in ritardo prima che dopo l'arrivo del dottor Cantone. Lo dico perché abbiamo seguito la vicenda fin dall'inizio. Questo è molto importante.

Ci saranno più controlli. Come vengono effettuati questi controlli? Se, ad esempio, è vero - non ne sono a conoscenza - che i campioni di un pilone vengono portati dalla ditta all'università, questa cosa deve assolutamente finire. Il controllo è, per definizione, terzietà e, quindi, va fatto a campione.

Da questo punto di vista, con la nuova dirigenza ANAS metteremo in piedi un protocollo di relazioni. Io desidero che, se a noi compete la vigilanza, questa venga esercitata.

Franco non credo che il crollo dell'Imera sia dovuto all'ANAS. Il crollo dell'Imera è dovuto al fatto che una frana, che era lì da dieci anni, è scesa di 900 metri. Quando ha ribaltato la prima strada in alto e poi ha ribaltato la seconda strada a metà, forse bisognava chiedersi se la frana non sarebbe venuta anche giù a un certo punto. Mi prendo le colpe quando le ho, però vorrei che ci guardas-

simo negli occhi e ci chiedessimo: « Di chi è la responsabilità di questa vigilanza? » Quando mi sono recato sul posto, constatato che c'era un elemento evidente di danneggiamento anche dell'altra carreggiata, abbiamo deciso di demolirle entrambe, preparando la « bretellina » da fare in tre mesi. Tra tre mesi, torneremo per vedere se la bretellina è stata realizzata. Inoltre, abbiamo deciso di stanziare 30 milioni aggiuntivi per ricostruire il viadotto.

Questa è un'emergenza che stiamo affrontando. Dobbiamo preparare un piano di verifica di tutta l'A19, dell'Imera 1, dell'Imera 2. Su Scorciavacche abbiamo messo in piedi una nostra commissione d'inchiesta, oltre a quella dell'ANAS. Verificheremo, insieme alla procura, e avremo i risultati. Lo stesso vale per la galleria La Franca. Le indagini sono in corso e stiamo verificando.

È evidente che non c'è nulla di più importante della sicurezza dei nostri cittadini. Se sono stati commessi errori, vanno messi a nudo, perché dirci la verità è il modo con cui superiamo i nostri limiti. Non ho nessuno da coprire e nessuno da difendere. Per me, la cosa importante è che il Paese dia un'immagine seria di se stesso. Ciò vuol dire che occorre un piano serio di manutenzioni straordinarie sui viadotti e su tutto il resto, da mettere in atto di concerto con le regioni e con l'ANAS. Se oggi abbiamo finalmente 900 milioni per le manutenzioni straordinarie in ANAS e se c'è bisogno di definanziare qualche opera per potenziare ulteriori manutenzioni straordinarie, lo faremo. Sono appena arrivato e, quindi, ho molti limiti di conoscenza delle situazioni. Nel momento in cui le cose sono chiare, provvediamo a risolverle, « punto e a capo », se servono per la sicurezza. Il fatto che c'è l'Agrigento-Caltanissetta nel PIS non significa che non sia importante l'A19. Non facciamo questa dicotomia sbagliata. L'A19 è importantissima, come sappiamo e l'Agrigento-Caltanissetta è in costruzione. Si tratta di un investimento massiccio, su cui ci sono fondi europei, che va completato. L'abbiamo messo a fuoco per sotto-

lineare che va completato. Uno va mantenuto, l'altro va completato, ma entrambi sono importanti.

Lo ripeto: non continuiamo a pensare che quello che è stato inserito è importante, a differenza di quello che non è stato indicato. Continuo a ripeterlo fino all'ossessione. Capisco di non essere molto convincente, perché tutti tornate su questo punto.

Vengo ora al tema dei pedaggi autostradali, delle concessioni e, quindi, dell'articolo 5 del decreto cosiddetto « sblocca Italia ». Mi pare chiaro che le normative europee in questo momento stiano un po' ridimensionando il citato articolo. Forse è bene che proviamo a fare una riflessione ulteriore di adeguamento alle normative europee e, quindi, un'analisi molto più attenta sul tema delle concessioni. In termini assoluti, ritengo giusto svolgere le gare. Il prolungamento delle concessioni è un elemento che si può valutare solo in presenza di alcune condizioni, che vorrei fossero le stesse osservate dai nostri *partner* europei. Ritengo giusto svolgere le gare, perché questo rappresenta un elemento di trasparenza. Se una gara richiede tanti anni per essere preparata, si parte per tempo, « punto e a capo ».

A proposito del Piano casa, sono d'accordo con ciò che ha detto l'onorevole Piso. Il Ministro Lupi e tutti noi abbiamo fatto un grande investimento sulla casa. Il Governo Letta lo aveva già fatto precedentemente, ma il Governo Renzi lo ha fatto con molta forza: c'è il nuovo Piano straordinario per l'edilizia pubblica, che è in corso di registrazione con delle risorse nuove e ci sono i cosiddetti « piani della morosità ». Se mi si chiede se tutto questo sia sufficiente, rispondo che non lo è e che dobbiamo fare molto di più. Questa è una delle questioni che terrò sotto la mia diretta responsabilità, perché ci credo molto. Per esempio, ritengo che dobbiamo usare molto gli incentivi anche su tutto il patrimonio dell'edilizia residenziale pubblica. Questo è molto importante. Bisogna che proviamo a realizzare — io ci ho provato quando ero sindaco nel mio comune — piani straordinari manutentivi

dell'edilizia residenziale pubblica, anche con forme di autofinanziamento. Dobbiamo rendere i quartieri molto più decenti e vivibili. Dunque, dobbiamo fare molto di più. In questi giorni sono in contatto con tutti i rappresentanti che conosco delle varie aziende della casa, per poter ragionare su una proposta al riguardo.

Ha ragione l'onorevole Borghi: basta procedure speciali. Condivido molto tutti i punti da lui trattati. Mi sono fatto un'idea anche sulla base del vostro lavoro sulla legge obiettivo. Più precisamente, nelle prime ore dopo la mia nomina, mi sono fatto un'idea più compiuta e, quindi, credo che ciò sia evidente. Certamente il problema è che, in Italia, tutte le opere sopra i 100 milioni di euro hanno una vita media di oltre quattordici anni. Non è solo un problema della legge obiettivo. Non so chi l'abbia detto, se l'onorevole Piso o l'onorevole Manfredi. Le opere grandi hanno un tempo di realizzazione molto alto. Considerate che il 40 per cento del tempo che perdiamo è nei passaggi, cioè è tempo inerziale. La gran parte dell'inerzia si svolge tra il momento in cui si decide di fare le opere e il momento in cui la progettazione è realmente fatta.

Avete ragione quando tutti voi dite — lo dice l'onorevole Borghi, lo dice spesso il presidente Realacci e l'avete detto in molti — che dobbiamo fare i progetti Paese, cioè il Piano 6000 campanili, il Piano città, il Piano rigenerazione urbana e così via, che sono piccoli.

Tuttavia, abbiamo anche bisogno di velocizzare le procedure relative ai progetti importanti, perché impieghiamo risorse e poi passano sei o sette anni prima che il progetto arrivi a termine.

Con il Dipartimento politiche di sviluppo, quando ne ero responsabile, abbiamo svolto una ricerca, dove si evincono con molta chiarezza le cause di questi ritardi tipicamente italiani.

Non spariamo nel mucchio. Facciamo diagnosi accurate e proviamo ad agire su alcuni punti. In relazione a quanto evidenziato dall'onorevole Simonetti, conosco molto bene il tema relativo alla Valdastico,

perché fu coinvolta la Presidenza. Sulle altre opere segnalate, mi informerò e ragioneremo, anche se credo che rientrino con più appropriatezza nella discussione che si svolge regione per regione. La Valdastico forse è l'unica che ha questa caratteristica interregionale, nonché una delicatezza costituzionale, per via delle prerogative della provincia di Trento.

Credo che noi dobbiamo tenere presente assolutamente — non è un fatto discrezionale — che c'è necessità di una perequazione infrastrutturale in questo Paese. Esiste il tema della perequazione fiscale, ma esiste anche quello della perequazione infrastrutturale.

Il Sud ha bisogno di infrastrutture, però ha bisogno anche di fare delle scelte strategiche. Penso, per esempio, che occorra agire molto sulla portualità e sulla logistica, come mezzi nuovi. Comunque, è evidente che questo tema della perequazione vada assunto e credo che in parte qui lo stiamo assumendo.

È chiaro che se si guardano le strade, bisogna chiedersi se c'è una sproporzione tra le strade che sono dentro il PIS. Questa sproporzione c'è, però è dovuta molto al fatto che ci sono enormi quantità di risorse private totalmente sulle opere del Nord. Il tema è: come attraiamo risorse in *project financing* per il Sud? A quali condizioni le attraiamo? Ci sono diverse questioni.

Lo « Sblocca Italia » è una legge dello Stato. Il PIS non mette in discussione una legge dello Stato. Quella legge è stata emanata per fare rapidamente più opere possibili e dare stimolo all'economia. Il PIS ha un altro compito. Aspettiamo di vedere se le opere rispettano le loro tempistiche stringenti. Se non le rispettano, si provvederà a una rivalutazione di queste opere. Questo è evidente.

Non sono informato sul tema dell'acatastamento, quindi mi scuso e mi informerò al riguardo.

Sul tema della ciclabilità e della sicurezza nel « Decreto del fare » concordo sul fatto che esso vada assolutamente ripreso in mano.

Sono altresì d'accordo con l'onorevole Mariani sulla riduzione del commissariamento e sul fatto che adesso agiamo con le procedure ordinarie e anche con quanto è stato detto dall'onorevole Pastorelli sulla questione della trasparenza e sui temi a essa legati.

Il porto di Napoli è un tema decisivo, come ha sollevato l'onorevole Manfredi. Nel momento in cui vareremo il Piano della portualità, avremo anche contezza di come organizzeremo le autorità portuali. Adesso non anticipo nulla, però è chiaro che organizzare sistemi portuali o autorità portuali solo sui porti *core* è diverso dal creare un'agenzia unica nazionale.

Ci dobbiamo ancora dare tempo, in quanto abbiamo in corso una riforma importante, dentro la quale discutiamo anche le prospettive.

Domani è l'*Earth day*, come ha ricordato il presidente Realacci. Tutto ciò che riguarda il miglioramento della qualità della vita nelle nostre città, l'efficientamento energetico e l'autosufficienza energetica degli edifici, che è una grande

prospettiva in termini di accumulatori domestici, e tutto quello che noi possiamo fare per consentire che le aree interne e i tessuti urbani riprendano qualità e sostenibilità ovviamente sta dentro alle nostre corde e lo faremo senz'altro con grande piacere. Anche il finanziamento dei programmi quali il programma 6000 campanili e gli altri ovviamente rientra nelle nostre priorità di stimolo all'economia, attraverso le piccole opere.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Delrio per la sua partecipazione e per il suo intervento, giudicando anche molto utile il metodo seguito.

Dichiaro pertanto conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 17.45.**

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. RENZO DICKMANN

*Licenziato per la stampa  
il 20 novembre 2015.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

