

**COMMISSIONE VIII**  
**AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI**  
**RESOCONTO STENOGRAFICO**  
**AUDIZIONE**

**3.**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 GIUGNO 2013**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ERMETE REALACCI**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Distaso Antonio (PdL) .....	8
Realacci Ermete, <i>Presidente</i> .....	3	Iannuzzi Tino (PD) .....	3
<b>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):</b>		Lupi Maurizio, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> .....	11, 12, 16, 17, 18, 20
Realacci Ermete, <i>Presidente</i> ....	3, 10, 16, 18, 20	Manfredi Massimiliano (PD) .....	6
Braga Chiara (PD) .....	5	Mannino Claudia (M5S) .....	8
		Mariani Raffaella (PD) .....	5, 17
		Matarrese Salvatore (SCpI) .....	9
		Zan Alessandro (SEL) .....	7
		Zolezzi Alberto (M5S) .....	8

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

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
ERMETE REALACCI

**La seduta comincia alle 14.05.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso.

*(Così rimane stabilito).*

**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, on. Maurizio Lupi, sulle linee programmatiche del Suo Dicastero, per le parti di competenza, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento.

Ricordo che nella precedente seduta del 21 maggio 2013 il Ministro ha illustrato le linee programmatiche del suo Dicastero, e ciascun Gruppo ha svolto un intervento riassuntivo delle questioni che intendeva proporre.

Come abbiamo concordato in quell'occasione, oggi si procederà a brevi interventi, per porre ulteriori questioni al Ministro, svolti dai colleghi che si erano iscritti la volta scorsa, ed eventualmente da altri colleghi.

Abbiamo tempo fino alle 15,30; poi abbiamo l'Ufficio di Presidenza. Chiedo

quindi a tutti i colleghi di contenere i loro interventi, e mi scuso fin da ora se sarò esigente nel chiedere il rispetto dei tempi. Darei la parola al Ministro alle 14.50. Abbiamo dunque a disposizione una cinquantina di minuti per fare brevi interventi e sottoporre le questioni al Ministro, che, per quanto possibile, ci risponderà immediatamente, altrimenti, troverà la maniera di risponderci successivamente, magari per iscritto.

Cedo la parola all'onorevole Iannuzzi, che è il primo iscritto a parlare.

TINO IANNUZZI. Saluto il Ministro Lupi e lo ringrazio della sua relazione, che ho apprezzato nell'impostazione generale e nei contenuti. L'ho apprezzata nell'impostazione generale perché lega in una visione di insieme infrastrutture e trasporti, colloca tutto nel grande scenario dello sviluppo sostenibile, e non fa distinzione tra grandi opere o infrastrutture e piccole o medie opere vitali per l'economia del Paese.

L'ho inoltre apprezzata perché contiene un discorso di straordinaria rilevanza che cita, accanto alle opere nuove da farsi e alla manutenzione della rete stradale, autostradale e ferroviaria esistente, anche la manutenzione dei nodi delle città e della rete infrastrutturale complessiva del Paese. Oltre a ciò, include dentro al discorso delle opere pubbliche anche i problemi dell'edilizia scolastica e dell'edilizia carceraria.

Vorrei fare due rapide osservazioni sulle infrastrutture. Signor Ministro, a proposito di infrastrutture, noi abbiamo una questione rilevante che riguarda le risorse e una altrettanto rilevante che riguarda le regole.

Per quanto riguarda le risorse, io condivido l'idea del Fondo revoche, per ra-

strellare tutti i soldi disponibili e non utilizzati. Penso anche che molto si giochi a livello di Unione europea, relativamente alla *golden rule* e alla possibilità di trovare spiragli per inserire investimenti per infrastrutture e investimenti produttivi al di fuori delle regole della contabilità pubblica e del limite del 3 per cento di deficit.

Condivido molto anche l'accentuazione del ruolo fondamentale dei privati, attraverso lo sviluppo della politica e della legislazione per la defiscalizzazione, che di recente abbiamo varato.

Penso però che ci sia una grande questione, a cui lei ha accennato, che dovrebbe diventare una scelta del Governo, condivisa dal Parlamento: le risorse realmente disponibili, per le quali occorre un'operazione di verità e franchezza, devono essere tutt'uno con l'identificazione di rigorose e fondamentali priorità nel campo delle infrastrutture. Il grande limite della Legge obiettivo, infatti, al di là dei nodi normativi, è stato quello di stendere un elenco di aspettative, di speranze e di opere assolutamente spropositato rispetto ai fondi disponibili.

Al riguardo, credo che dovremmo dare molta attenzione a grandi scelte che farebbero compiere un salto di qualità a vaste aree del Paese, zona per zona, ma dovremmo anche completare le opere in corso.

Faccio una rapida osservazione sul Piano Sud. Il Piano Sud va riempito di contenuti e di scelte effettive; sinora è stato uno slogan. Occorre portarlo avanti con le indicazioni poste.

Devo anche dire che su tutta la materia delle risorse c'è un discorso che nella scorsa legislatura abbiamo bloccato congiuntamente, maggioranza e opposizione dell'epoca, e che dobbiamo assolutamente continuare a bloccare, e anzi annullare. Mi riferisco all'introduzione di nuovi pedaggi sulla rete stradale e autostradale, che costituirebbe una nuova odiosa tassa, e un nuovo odioso balzello che la comunità non reggerebbe.

Per quanto concerne le regole, Ministro, c'è il problema della rivisitazione e del monitoraggio della Legge obiettivo,

nonché del Codice degli appalti. Abbiamo bisogno di un grande impegno da parte del Governo, affinché si proceda con disegni di legge organici che riguardino esclusivamente ciò che va sottoposto a manutenzione e modifica all'interno della Legge obiettivo e del Codice degli appalti. Ci deve essere un procedimento legislativo ordinario, incentrato sul ruolo fondamentale delle Commissioni competenti di Camera e Senato, a cominciare dalla nostra.

Infine, Ministro, vorrei fare un'osservazione sulla politica delle città. Negli anni scorsi abbiamo avuto troppi annunci e pochi fatti: Piano casa 1, Piano casa 2, la famosa Legge obiettivo per le città. La verità, però, è che non siamo riusciti ad attivare un complesso di politiche per il rilancio delle città, delle aree urbane e dei centri storici. Il che significa, secondo me, innanzitutto, che oggi occorre fare una grande scelta di fondo verso programmi di riqualificazione e di rigenerazione urbana, e verso lo stop deciso a nuove edificazioni. Bisognerebbe usare le risorse finanziarie, la leva fiscale, la semplificazione e l'accelerazione amministrativa e procedurale per la riqualificazione, il recupero e la ristrutturazione del costruito fatiscente inutilizzato, non idoneo ad assicurare abitazioni decorose, e per il recupero di pezzi interi di territorio urbano.

Si tratta di un discorso che investe anche le regole. Abbiamo bisogno di una disciplina organica e seria di governo del territorio. Deve essere una disciplina di principio snella, che rispetti il ruolo delle Regioni. Abbiamo bisogno di semplificare le procedure.

A questo proposito bisogna anche affrontare il discorso del bonus edilizio, relativo alla ricostruzione in altro sito di ciò che è fatiscente e inadeguato, e il discorso dell'estensione della leva fiscale, che deve sicuramente dirigersi verso il consolidamento statico e antisismico, ma che — a mio avviso, Ministro, bisogna osare di più —, va utilizzata anche per promuovere più vasti incontri pubblico-privato per recuperare interi quartieri degradati.

RAFFAELLA MARIANI. Anch'io voglio ringraziare il Ministro per la disponibilità. Voglio anche sottolineare alcune cose, che spero avremo modo di affrontare nei particolari in molte altre occasioni.

Mi riallaccio ad una questione che ha già sollevato il collega Iannuzzi, che attiene alla cornice di riferimento normativo che serve al nostro lavoro, e che in numerose occasioni noi che non siamo alla prima legislatura abbiamo verificato essere, insieme alla mancanza di risorse, il punto di debolezza dell'operatività del Ministero delle infrastrutture, o comunque causa della scarsa possibilità di investire nel nostro Paese.

Innanzitutto, Ministro, faccio riferimento alla revisione del Codice degli appalti e del suo regolamento. Le chiedo in quale misura si intende operare in quella direzione, soprattutto relativamente ad alcune questioni particolari.

Una delle questioni che a me sembra dirimente, in questo momento caratterizzato da risorse pubbliche molto scarse, è il ruolo del finanziamento privato. In un lavoro molto approfondito, che giudicherei ottimo — penso lei possa convenire con me — dell'Osservatorio del Servizio studi della Camera, che congiuntamente al CRESME rileva ogni anno per il Parlamento l'analisi degli investimenti, lo stato dell'arte e il monitoraggio della Legge obiettivo, è emersa più volte la difficoltà nell'individuazione delle risorse e dei meccanismi del *project financing*. Questa difficoltà riguarda soprattutto la tempistica, la scarsa capacità di intercettare finanziamenti privati, e le regole, che nella definizione dei piani industriali non garantiscono tempi certi e, quindi, la possibilità di avere contribuzioni e investimenti certi da parte dei privati.

Questo tema non riguarda più soltanto le grandi concessionarie autostradali, ma anche l'evoluzione di molte delle infrastrutture del nostro Paese. Su questo tema, vorremmo procedere a una revisione della normativa e capire insieme a lei i punti deboli su cui intervenire.

L'altra questione che desidero sollevare, e che più volte abbiamo sollevato, è

che, dal punto di vista della volontà complessiva della riorganizzazione del sistema di controllo e di gestione delle concessionarie autostradali, a noi sembra manca l'evoluzione dell'Anas nella riorganizzazione, anche in mancanza della definizione dell'Autorità dei trasporti. Questo tema, che richiede bilanciamenti e riorganizzazioni molto chiare e molto nette, rientra nella regolazione, ma anche nelle politiche di promozione degli investimenti. Chiediamo al Ministro che questa questione sia messa in evidenza e vorremmo collaborare per definire al più presto un meccanismo di verifica.

La mia ultima osservazione riguarda l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici. Anche questo è un tema che noi vorremmo poter approfondire, magari in un'altra occasione. Dico fin da ora che quest'argomento, che è strettamente legato alla qualificazione dell'impresa, alla verifica e alla correttezza degli appalti, comprende una serie di meccanismi che spesso e volentieri hanno avuto dei limiti, e pertanto dovrebbe appartenere alla definizione di alcune revisioni complessive della normativa. A questo proposito vorremmo capire se da parte del Ministro e della sua struttura c'è la volontà di affrontare queste questioni.

CHIARA BRAGA. Anch'io ringrazio il Ministro. Non mi perdo in valutazioni e considerazioni di carattere generale, ma centro subito il mio intervento su due punti particolari.

Il primo, che è stato anche oggetto dell'illustrazione delle linee programmatiche del Ministro, è relativo alle politiche della casa e alle politiche abitative. Giustamente lei nel suo intervento e nel documento che ci ha consegnato metteva in evidenza come le coordinate su cui costruire una politica per la casa adeguata in questo momento non possono prescindere da una finalità molto chiara, in termini di difesa del reddito e di coesione e tenuta sociale. È ridondante dirlo, a fronte di episodi anche drammatici e ripetuti che caratterizzano l'attualità, e che dimostrano come la perdita della casa o

una situazione di disagio abitativo, sommandosi a condizioni di difficoltà economico-occupazionale, sfociano spesso in situazioni assolutamente tragiche.

Su questo punto la nostra volontà è di approfondire con lei, in questa sede o magari in una discussione più dettagliata, quali siano, anche nell'ambito della revisione profonda dello strumento della tassazione immobiliare, le linee d'intervento del suo Ministero, in che modo il suo Ministero intende affrontare le tante questioni aperte, in particolare sul fronte dell'affitto.

Siamo in presenza di un settore importante, che è quello delle locazioni, che nella precedente legislatura ha visto l'adozione della misura della cedolare secca. I dati ci dimostrano però che questo strumento, oltre a determinare una perdita di gettito per lo Stato di oltre 600 milioni di euro, ha finito per beneficiare, come era in qualche modo prevedibile, soprattutto i detentori di redditi alti o comunque superiori ai 75.000 euro, non aggredendo invece il disagio abitativo grave di quella famosa zona grigia che vede coinvolte un numero sempre più elevato di famiglie.

Vorrei capire quali sono le intenzioni del Ministero per sostenere il settore delle locazioni, con misure più o meno tradizionali. Penso al Fondo sostegno affitti, che sappiamo essere allo stato attuale completamente azzerato, a fronte di domande crescenti; all'aumento esponenziale degli sfratti per morosità; ma anche all'edilizia sociale, volta a risolvere un problema ancora più profondo.

Su questo punto, al di là dello stanziamento e dell'individuazione di risorse aggiuntive, che non mi sembrano di facile attuazione in questa fase, sarebbe opportuno capire come si possa riqualificare e rimettere in disponibilità di assegnazione una serie di alloggi e di edifici che sono attualmente inutilizzabili, anche per carenze di carattere strutturale.

Sulla questione degli incentivi, e in particolare sull'attuale esclusione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica dagli incentivi per la riqualificazione e la

ristrutturazione edilizia e energetica, desideriamo sapere se c'è un orientamento positivo da parte del Governo.

Cambio completamente argomento, raccogliendo anche la delega ricevuta da alcuni colleghi qui presenti, tra cui l'onorevole Bratti. Vorremmo richiamare l'attenzione del Ministro, e chiedere la sua disponibilità a ragionare insieme alla Commissione e ai diversi parlamentari che con me hanno sottoscritto e presentato una mozione specifica su questo tema, rispetto a un'ipotesi di infrastruttura ciclabile, che riguarda il collegamento tra Venezia e Torino lungo il fiume Po, vale a dire il progetto VenTo. Si tratta di una ciclovia in grado di sviluppare un sistema di mobilità alternativa, ma anche di attivare lungo il suo percorso un progetto di sviluppo locale, sull'esempio di quanto realizzato in altri Paesi europei (penso a Vienna e alla Germania).

In realtà, non si tratta soltanto di una questione di risorse, dal momento che la stima per la realizzazione di questi interventi è veramente contenuta (parliamo complessivamente di 80 milioni di euro), ma soprattutto di risolvere una serie di ostacoli e di frammentazioni di competenze che richiedono una chiara volontà politica da parte del Ministero delle infrastrutture. Mi riferisco alla volontà di assumere tra i propri strumenti di programmazione, in maniera innovativa e lungimirante anche rispetto alle indicazioni dell'Europa, queste forme di mobilità alternativa e dolce, e di farsi promotore, così come chiediamo nella mozione, di una sorta di cabina di regia, in grado di valorizzare anche le realtà già esistenti, come le autorità di bacino.

Ci sarà modo di approfondire questo punto, ma tra i vari temi che riguardano le politiche infrastrutturali del Ministero di sua competenza, ci sembrava importante segnalarlo e porlo all'attenzione del Ministro.

MASSIMILIANO MANFREDI. Anch'io esprimo il mio apprezzamento per la relazione del Ministro e per la battaglia sulla *golden rule*. Procedo velocemente per re-

cuperare tempo. Sull'edilizia sociale non mi esprimo, ma mi associo alla collega Braga.

Innanzitutto, vorrei esprimere il mio apprezzamento per il ripristino del bonus per le ristrutturazioni. Ministro, lei sa che abbiamo approvato una risoluzione in Commissione nella quale c'era una prima parte che riguardava questa richiesta. La ringrazio per averla accolta, ma adesso c'è la seconda parte. Pur valutando un diverso utilizzo delle percentuali, sarebbe opportuno renderlo una legge stabile dello Stato e soprattutto valorizzare il riassetto sismico degli edifici. Questo sarebbe un modo per rendere la norma adeguata non solo per far muovere l'edilizia, ma anche per risanare il patrimonio abitativo del Paese.

Vorrei toccare due aspetti di carattere locale, che ho potuto toccare con mano, e poi chiudo il mio intervento. Il primo riguarda la vicenda dell'EAV della Campania, su cui voi avete nominato come Commissario *ad acta* il dottor Pietro Voci, proprio poche settimane fa. La regione Campania beneficia di una parte di finanziamento pubblico del Fondo nazionale di 548 milioni di euro, ma facendo delle stime molto al ribasso, anche rispetto alle richieste del sindacato, servirebbero altri 100 milioni.

Bisognerebbe capire se il Governo ha la disponibilità a dare nuovi finanziamenti, ma soprattutto è importante che il Governo, parallelamente, monitori l'avanzamento del piano regionale di rientro da parte del gruppo regionale EAV, per il quale si prevedono 200 milioni di euro di Fondi FAS, e per il quale il Ministro competente ha nominato come Commissario *ad acta* Pietro Voci.

Ovviamente, questa non è una semplice richiesta. Lei sa benissimo che, se non ci fossero queste risorse, praticamente ci sarebbe il fallimento della società pubblica.

La mia seconda richiesta è continuare a lavorare in sinergia tra Governo e Regione, in linea con la sua ultima visita, in materia di opere infrastrutturali per il trasporto, e in particolare per la linea metropolitana di Napoli, che fa parte del

progetto 2007-2013. Lei ha potuto constatare e annunciare che dei tre progetti inerenti alle Linee 2 e 6 della metropolitana regionale, almeno i primi due sono stati ammessi a finanziamento. Lo dico perché lei ne ha parlato in conferenza stampa.

Le chiedo, quindi, se c'è un impegno da parte del Governo di seguire, anche sul terzo punto, la possibilità di cofinanziamento in fase europea. Visti i continui ritardi, ciò che serve soprattutto è che il Ministero continui in un'opera costante di monitoraggio. Viaggiamo, infatti, già con circa due o tre anni di ritardo.

ALESSANDRO ZAN. Ringrazio il Ministro per la relazione molto dettagliata e molto puntuale. Nonostante il nostro Gruppo, Sinistra Ecologia Libertà, si collochi all'opposizione, devo riconoscere che alcuni punti programmatici del Governo rappresentano un cambio di passo rispetto al passato.

Ho sentito parlare di stop al consumo di suolo, e su questo dovremmo affrontare un dibattito. È già incardinata una proposta di legge, e se ne aggiungeranno delle altre. La nostra riflessione è che, oltre allo stop del consumo di suolo agricolo, ci debba essere una particolare attenzione alle nostre città, che sono sovraurbanizzate, e sulle quali non sono più accettabili altre urbanizzazioni, che riempiano i pochi spazi vuoti esistenti. Su questo tema la battaglia dei giovani turchi — quelli veri — in Turchia ha prodotto una riflessione, che può essere declinata anche nelle nostre città.

Sulla legge obiettivo concordo con il collega Iannuzzi. La legge obiettivo, che si pensava potesse accelerare l'implementazione e la realizzazione delle grandi opere, con l'introduzione di figure come il *general contractor*, in realtà, mancando di un'attenzione alla partecipazione delle comunità locali, dei sindaci e degli enti locali, ha prodotto la paralisi della realizzazione delle opere stesse. Diversamente, le opere ferroviarie per l'alta velocità, costruite con un percorso ordinario, hanno visto la luce. A questo proposito, andrebbe posta grande

attenzione alla mobilità sostenibile quotidiana, proprio per venire incontro ai pendolari, che oggi si trovano con una rete ferroviaria assolutamente inefficace e inadeguata rispetto alle loro esigenze.

Giustamente lei ha parlato di rimodulazione delle risorse che andavano sbloccate rispetto alle grandi opere annunciate e mai realizzate. La nostra sollecitazione si inserisce in uno dei grandi temi che riguardano il nostro Paese, che è disastroso sul piano idraulico e idrogeologico-ambientale. L'Italia è in perenne e costante emergenza. Ad ogni pioggia, anziché aprire l'ombrello, siamo costretti a chiamare la Protezione civile, perché l'assenza di una manutenzione ordinaria del nostro territorio produce delle calamità naturali i cui costi post-calamità sono molto più alti rispetto alle opere di prevenzione.

Mi piacerebbe che il Ministro si soffermasse su questo punto con un'enunciazione più dettagliata, prestando attenzione al tema della manutenzione del territorio. Con piccoli cantieri su tutto il territorio, si creerebbero infatti molti posti di lavoro di qualità, favorendo l'occupazione giovanile, anche dei nostri giovani laureati, e si realizzerebbe quella manutenzione del territorio che eviterebbe quelle calamità e quelle esondazioni che colpiscono tutto il nostro Paese, dovute ad un'incuria che per troppo tempo ha prodotto tutti gli eventi calamitosi che conosciamo.

CLAUDIA MANNINO. Anche noi richiamiamo l'attenzione sulla proposta di legge che abbiamo depositato per quanto riguarda la salvaguardia del suolo, e in particolare del suolo agricolo, tenendo in considerazione che questa nostra proposta, insieme alle altre che sono sicure perverranno, affronta sia il problema del recupero edilizio sia il grave problema del rischio idrogeologico nei nostri territori, concentrando l'attenzione sui centri storici e sulla situazione edificatoria attuale.

Inoltre, approfittando della presenza del Ministro per le infrastrutture, vorrei portare l'attenzione sui lavori ferroviari nel Meridione d'Italia, e in particolare in Calabria e in Sicilia, che hanno un forte

deficit per quanto riguarda i collegamenti su linea ferrata.

Da anni sia la Sicilia che la Calabria attendono il completamento di alcune opere, in particolare del raddoppio dei binari, che risolverebbero sicuramente notevoli problemi di caos automobilistico all'interno delle città capoluogo, e favorirebbero anche quelle poche realtà industriali e imprenditoriali che ci sono in queste regioni, e che, proprio a causa del traffico, hanno problemi per la consegna delle merci e per l'acquisizione di materie prime. La linea ferrata potrebbe sicuramente risolvere grossi problemi. Grazie.

ALBERTO ZOLEZZI. Grazie, presidente. Ringrazio il Ministro. Partendo dalle affermazioni della precedente audizione, vorremmo chiedere conferma del fatto che una parte dei fondi legati a opere non ancora intraprese potrà essere destinata a microinterventi per opere, a nostro parere, più urgenti.

A proposito di alcune dichiarazioni che abbiamo sentito da parte di diversi Ministri, in merito al reperimento di risorse e a incentivi eventualmente esagerati, facciamo presente che stiamo per depositare una mozione per regolare l'autorizzazione di alcuni impianti per le cosiddette « energie rinnovabili », come quelli a biomassa e biogas, che in questi ultimi quattro anni hanno drenato circa 40 miliardi di euro, tra impianti, incentivi e pagamento dell'energia.

Suggeriamo di intervenire in quel settore, e di cercare di bloccare in qualche modo alcune realtà che non hanno nulla a che fare con la sostenibilità energetica, e tanto meno con la condivisione con le popolazioni, visto che sono ormai 359 i comitati sorti contro queste iniziative. Noi non siamo totalmente contro questo tipo di impianto, ma quelli che sono stati autorizzati finora non si basavano sull'autoconsumo. Diamo quindi questo suggerimento per reperire risorse. Grazie.

ANTONIO DISTASO. Grazie, presidente. Saluto il Ministro e esprimo anch'io il mio apprezzamento per la sua relazione



iniziale qui in Commissione, soprattutto per quanto riguarda la parte relativa alle opere strategiche, e la considerazione che lui ha fatto, dando atto ai precedenti Governi, e in particolare ai precedenti Ministri che si sono occupati di Mezzogiorno (prima Fitto e poi Barca) di aver introdotto un metodo intelligente di investimento delle risorse, concentrandole in determinati interventi ritenuti di interesse strategico.

Faccio solo una premessa e poi arrivo subito a una domanda secca. La premessa è che, come ha detto il Ministro parlando del Corridoio 8, l'Italia deve rimanere agganciata all'Europa tramite i corridoi e la linea del Nord.

In questo tema rientra l'annosa questione dell'alta velocità e dell'alta capacità Bari-Napoli. Non sto qui a richiamare tutti i passaggi intervenuti dalla delibera CIPE n. 63 del 2007, e vengo subito al contratto istituzionale di sviluppo, uno strumento attuativo previsto dal decreto legislativo n. 88 del 2011, e che è stato sottoscritto il 2 agosto 2012 dai Ministri Passera e Barca per il Governo Monti, e dai presidenti Vendola e Caldoro per le regioni Puglia e Campania.

In quest'ultimo contratto si parlava di interventi previsti per un totale di oltre 7 miliardi di euro, dei quali circa 3,5 già provvisti di copertura finanziaria. Su questo tema ho una duplice domanda per il Ministro. Innanzitutto, vorrei sapere quali sono le azioni messe in campo dal Governo per garantire la totale copertura finanziaria dell'alta velocità e alta capacità Bari-Napoli, atteso che da più parti viene sancita la strategicità dell'intervento infrastrutturale. Si tratta di circa 4 miliardi residui non ancora finanziati. In secondo luogo, vorrei conoscere lo stato di attuazione, in particolare degli interventi previsti dal contratto istituzionale di sviluppo siglato il 2 agosto 2012, cui ho fatto riferimento poc'anzi.

**SALVATORE MATARRESE.** Grazie, presidente. Ministro, mi associo ai com-

plimenti per la sua relazione, per i temi e soprattutto per gli obiettivi che nella stessa sono riportati.

Proprio riprendendo la sua relazione, e soprattutto il capitolo dell'immediata cantierizzazione delle opere, richiamo la sua attenzione su una particolare circostanza. Ci sono 35 miliardi di fondi FAS 2000-2006, dei quali un terzo deriva dal nuovo Fondo di coesione, che di fatto non potranno essere spesi dalle regioni, perché soggette alle problematiche del Patto di stabilità. Credo che questo sia abbastanza grave in questo momento, tenendo conto che i fondi FAS, a differenza dei fondi strutturali, non beneficiano del dispositivo di legge che ne permette la nettizzazione al 50 per cento.

Non propongo di consentire alle regioni di nettificare al 100 per cento il contributo regionale, ma suggerisco un intervento legislativo che consenta loro di spendere queste risorse che già da tempo non vengono spese. Mi aggancio all'intelligente proposta di creare un Fondo revoche, ma non vorrei che questo fondo diventasse troppo cospicuo e che le opere non fossero realizzate. Altrimenti, mentre si riprogrammeranno e si rimetteranno in opera questi fondi, passeranno tanti di quegli anni che il settore sarà sicuramente gravato da una crisi irreversibile.

Proporrei di intervenire al contrario, individuando cioè le spinte acceleratorie che il Ministero può dare affinché vengano spese queste risorse nei tempi previsti. In questo caso faccio riferimento soprattutto ai fondi del Piano Sud, che hanno la scadenza al 31 dicembre per l'impegno di spesa. Mi risulta che molte regioni non hanno ancora sottoscritto gli accordi di programma con lo stesso Ministero o con gli enti attuatori, quali ANAS e RFI. Mi chiedo quindi se non sia il caso di procedere con dei commissariamenti o con degli interventi di accelerazione procedurale, affinché questi fondi siano spesi.

Sulla legge obiettivo, che viene richiamata nel documento, evidenzio come questa legge sia risultata di fatto inefficace a raggiungere l'obiettivo di realizzare celermente queste opere. Ritengo quindi indi-

spensabile che venga riconsapevole nella genesi, affinché possa diventare una legge che realizzi davvero le opere, con obiettivi di spesa e temporali stabiliti.

Infine, per quanto riguarda le linee ferroviarie, mi associo a quanto ha detto precedentemente il collega Distaso sull'alta capacità Bari-Napoli. Evidenzio che in un convegno tenutosi a Bari dalle Ferrovie, con la città di Bari e con la presidente della regione Friuli-Venezia Giulia, si è affrontato il tema della linea dorsale adriatica, che rappresenta una particolarità per questo Paese. Sul Tirreno si va a quasi 300 chilometri all'ora, mentre sull'adriatica si va a 120 chilometri all'ora.

Mi ha colpito una riflessione del presidente Moretti, che riteneva di poter portare questa linea, con solo 1,5 miliardi di euro, a una velocità di almeno 180 chilometri all'ora, con un ritorno alla normalità per i servizi di questa parte d'Italia, che merita un collegamento altrettanto rapido tra le città e le economie. Il presidente Moretti ribadiva, inoltre, che questi interventi non possono essere a carico dell'ente Ferrovie, perché sono interventi che lo Stato deve realizzare, per garantire i servizi ai cittadini.

Quindi, oltre all'alta capacità Bari-Napoli, vorrei che l'attenzione fosse rivolta soprattutto, in vista programmatica, a rimettere insieme tutte le regioni della dorsale adriatica, caratterizzata da servizi ferroviari mediamente molto più scarsi di quelli forniti sull'altra dorsale, e che diventano sempre più deprecabili man mano che si scende di latitudine.

Mi permetto di segnalarle queste problematiche e ritengo che un suo intervento possa essere dirimente. Si tratta di problematiche ataviche, e lo spirito della sua relazione mi spinge a chiederle un cambio di passo davvero deciso su questa direzione. Grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie. I colleghi sono stati secchissimi, e hanno espresso questioni puntuali, alle quali spero che il Ministro potrà rispondere. Pongo anch'io due o tre domande.

La prima è una questione sollevata anche dal collega Zan. Ci sono molti temi importanti, rispetto ai quali ci sono competenze incrociate. In particolar modo, c'è una questione che sta a cuore a molti in questa Commissione, che è quella relativa alle grandi navi che attraversano Venezia, e segnatamente il canale della Giudecca. Per quanto è di sua competenza, il Ministero sta valutando le possibili alternative per evitare questo passaggio che, onestamente, non fa onore all'Italia e non credo sia neanche difendibile rispetto alla salvaguardia di quel patrimonio?

La seconda questione è stata sollevata anche nella sua audizione. Oggi è l'anniversario di due referendum (quello sul nucleare e quello sull'acqua) che, come è noto, ci hanno visto votare in maniera diversa. Sul nucleare il problema è risolto. Sull'acqua c'è un problema di rispetto pieno del risultato referendario, che implica dei passaggi di natura organizzativa e legislativa che il Governo sarà chiamato ad affrontare nel prossimo periodo, e per cui il suo Ministero è parte in causa, insieme ad altri.

Vorremmo capire a che punto è l'analisi di questa situazione da parte del Governo. Come Commissione abbiamo messo in cantiere una risoluzione, che proviamo a fare assieme, per orientare l'attività del Governo in questo senso.

Della terza ed ultima questione abbiamo parlato anche l'altra volta. Ci sono stati dei passi avanti per quanto riguarda gli incentivi per il recupero edilizio: l'aumento al 65 per cento, anche se non stabilizzato, delle agevolazioni per gli interventi di riqualificazione energetica degli edifici è un buon passo. Ciò nonostante, c'è un problema enorme, che è stato sollevato da vari colleghi: non c'è, infatti, fra gli interventi ammessi al beneficio del 65 per cento quello relativo agli interventi di adeguamento antisismico degli edifici. Ne mancano anche altri — penso, ad esempio, a quelli relativi allo smaltimento dell'amianto — ma pensiamo che il punto chiave sia soprattutto l'assenza del consolidamento antisismico, sia dal punto di vista del rilancio di un'edilizia di recupero

sia dal punto di vista delle politiche strategiche del Paese. A questo proposito, vorremmo da parte del Ministro assicurazioni del fatto che nel passaggio di questo provvedimento al Senato e alla Camera si lavorerà per coprire questa mancanza, che peraltro stride con quanto era stato chiesto da questa Commissione in una risoluzione approvata all'unanimità.

Cedo la parola al Ministro per la replica.

**MAURIZIO LUPI**, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Innanzitutto ringrazio tutti i deputati che sono intervenuti, sia questa volta che la volta precedente.

Ovviamente cercherò di dare risposta ad ognuno dei singoli interventi. Qualora questo non fosse sufficiente, e laddove lo riteneste opportuno, con i miei collaboratori e i funzionari del Ministero vi daremo anche una risposta puntuale più dettagliata. Vi prego di segnalarlo alla fine alla presidenza della Commissione. Vi ringrazio anche per l'oggettiva puntualità degli interventi che avete fatto.

Partiamo, per rispetto, dal presidente, e torneremo poi indietro su tutti gli argomenti che avete trattato. Sono tre i punti affrontati dal presidente Realacci: grandi navi, attuazione del referendum, e incentivi per il recupero edilizio.

Questo tema è stato affrontato anche in qualche altro vostro intervento. Avevamo parlato della proroga dell'ecobonus durante l'audizione. Vi ricorderete che c'era stata la vostra risoluzione e poi ne avevamo discusso. Era la prima volta in cui ne discutevamo insieme, Governo e Parlamento nel suo complesso (è stata la prima audizione sia per la Camera che per il Senato). Il sottoscritto, ovviamente a nome del Governo, si era impegnato a far sì che quella proroga dell'ecobonus non fosse una semplice proroga. Ritenevamo allora, come Parlamento e come Governo, che ci fosse bisogno di un segnale forte per la ripresa complessiva della nostra economia, e per affermare che la priorità della

riqualificazione del costruito nel nostro Paese è fondamentale.

Vi ricorderete quel dato che ha stupito molti, e che io continuo a ripetere: oggi oltre il 60 per cento del patrimonio edilizio del nostro Paese ha più di quarant'anni. Nei prossimi dieci anni, in particolare nelle grandi città e nelle grandi metropoli, questo dato riguarderà l'85 per cento del patrimonio edilizio. È evidente che abbiamo questa assoluta priorità.

È una priorità che è emersa proprio da questa Commissione. Ne parliamo anche al telefono con il presidente Realacci. Volevamo affermare che certamente il tema del recupero e della riqualificazione è fondamentale, ma bisogna anche indicare una strada, dando una priorità per gli incentivi. Il fatto che si sia passati dal 55 al 65 per cento per il bonus energetico ha indicato una strada. Secondo me questo è il modo migliore. Queste cose servono non solo per gli effetti e l'efficacia, che ci auguriamo sarà forte, ma anche perché indicano che lo Stato ha una priorità, e quindi dà un segnale ai propri cittadini. Emerge che si vuole privilegiare quel tipo di percorso. Mi sembra altrettanto importante aver introdotto il tema dell'ecobonus anche per gli interventi di adeguamento dei condomini. Lo dico perché è la prima volta in cui ne parliamo insieme.

Veniamo al passaggio successivo, di cui avevamo già discusso. Mi riferisco alla filiera. Il tema delle costruzioni e delle riqualificazioni dell'abitazione, e il rapporto coi cittadini non possono riguardare un unico soggetto. Se non iniziamo a parlare di filiera, cioè di una filiera della domanda da parte della famiglia, e di una filiera della risposta da parte delle imprese, noi sbagliamo nell'affrontare la questione.

Aver introdotto per la prima volta anche la filiera del mobile fra gli interventi ammessi al beneficio dell'ecobonus, riconoscendo che se una persona ristruttura la propria casa può avere la necessità di rifarsi la cucina o l'armadio, ha dato un respiro oggettivamente diverso.

Siamo abituati a parlare sempre male della politica, delle istituzioni, del Parlamento e del Governo. Mi sembra che in questo caso ci sia stato un buon esempio di lavoro comune tra Parlamento e Governo.

Adesso nel passaggio parlamentare della conversione del decreto, si tratta di verificare alcune delle vostre osservazioni, che noi avevamo presenti. Credo che ormai tutti i parlamentari, sia quelli di vecchia data, come me, sia quelli alla prima legislatura, come i colleghi del Movimento 5 Stelle o altri appena arrivati in Parlamento, abbiano capito che il tema dirimente, aldilà della bontà delle nostre proposte, è quello della copertura finanziaria delle misure che si propongono.

La volontà politica — mi riferisco alla Politica con la « p » maiuscola — deve però indicare la strada, e l'abbiamo fatto.

Rimangono tantissime questioni aperte, ma ce ne sono due che possono essere affrontate. La prima è quella relativa alle ristrutturazioni, che avevamo già inserito, e che quindi abbiamo confermato. Gli incentivi per la messa a norma delle abitazioni riguardo alla legge antisismica a oggi rientrano nella categoria degli incentivi al 50 per cento. Che siano inseriti nella categoria degli incentivi al 65 per cento è un segnale forte di indirizzo politico.

Dopo aver sentito le dichiarazioni del presidente della Commissione ambiente di Camera e Senato, ho chiesto ai miei uffici di quantificare che cosa vorrebbe dire questo in termini di ulteriori aggravii di spesa da parte dello Stato. La nostra idea è che, come sappiamo tutti, questi incentivi producono anche introiti all'amministrazione dello Stato, in quanto portano con sé dei lavori aggiuntivi, e quindi IVA che si fattura, eccetera.

C'è un impegno politico, quindi, di condivisione di questa misura e c'è anche l'impegno di non lasciar solo il Parlamento, e di vedere ancora una volta Parlamento e Governo coinvolti su questo passaggio, per verificare quanto costa e quindi la possibilità della copertura. In

sede di conversione del decreto-legge del fare, lavoreremo dunque insieme su questo. Vedremo poi chi sarà il relatore.

Il tema della riqualificazione degli edifici del patrimonio pubblico e dell'accesso a questo patrimonio era stato affrontato in Consiglio dei Ministri, e avevamo scelto di non inserirlo, non perché non lo riteniamo fondamentale, ma perché crediamo che un focus sul patrimonio pubblico debba essere fatto con un intervento complessivo ad hoc, proprio per dare un segnale. La nostra scelta non era quindi legata al disinteresse su questo tema, ma voleva significare che su questo c'è un provvedimento specifico che si rivolge ai privati e che vuole incentivarli.

Ho già risposto a due o tre domande, mettendole insieme. Do ora un'indicazione a tutti voi. Suggestisco di tenere questo tipo di impostazione e di affrontare nel suo complesso il tema del patrimonio pubblico, dell'edilizia residenziale pubblica e dell'edilizia della riqualificazione.

Avete visto che, a proposito di leva fiscale, noi abbiamo introdotto per la prima volta l'esenzione dell'IMU, come era giusto. Lo dico ai colleghi, perché proprio in questa Commissione nella passata legislatura avevamo fatto queste osservazioni. Mi auguro che la sospensione sia un prodromo positivo per l'esenzione.

*[Un deputato della Commissione] È po' impegnativa !*

**MAURIZIO LUPI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.** È un po' impegnativa? Io lo dico. Ognuno dice quello che pensa, e poi si discute. Non è legge. Poi ci misuriamo, ma credo che ognuno debba fare le sue battaglie e il suo lavoro.

Questo è un tema che vi suggerisco di focalizzare e che insieme focalizziamo, ma con uno strumento diverso. Altrimenti rischiamo che le diverse esigenze si scontrino e che vi sia una guerra tra « poveri », per cui non si ottiene né A né B. C'è un provvedimento che va in una direzione.

Lavoriamo su quel provvedimento, e diamoci delle priorità. Se l'antisismica è la priorità, lavoriamo per trovare le coperture perché si passi dal 50 al 65 per cento.

Ho visto che ci sono anche altre cose, ma credo che sarà il Parlamento, non solo nella sua autorevolezza, ma anche nella sua autonomia, a verificare se quel provvedimento deve essere approvato così com'è o può essere modificato.

Passo alle grandi navi. Ha ragione il presidente Realacci: è un tema di competenza di diverse Commissioni. Tuttavia, è un tema che dobbiamo affrontare, perché il dibattito è sotto gli occhi di tutti. E questo vale per tutti gli altri punti che affronteremo. Bisogna smetterla di lavorare per emergenze. Se noi anticipiamo i problemi e cerchiamo con intelligenza, e spero anche con lungimiranza - ho detto « spero » - di individuare le questioni e di trovare una soluzione, tenendo insieme le diverse esigenze, forse facciamo il nostro dovere e il nostro mestiere.

Ho convocato per giovedì un incontro con il Ministro dell'ambiente e con il Ministro per i beni culturali. Come riportato nella mia relazione, al di là delle competenze specifiche, credo che sia giusto affrontare i problemi nella collegialità, almeno in un primo momento. Ovviamente poi ognuno si assume le sue responsabilità.

Voi sapete che dopo il disastro della Costa Concordia era stata approvata una legge, di comune intesa, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero dell'ambiente. È una legge che prevede una serie di interventi e di precauzioni. L'incontro di giovedì ci servirà per cercare di individuare una strada comune. L'incontro sarà con i Ministri e con i soggetti coinvolti, quali il presidente della regione Veneto, il sindaco di Venezia, il presidente dell'autorità portuale, e i rappresentanti delle associazioni delle imprese che operano nel settore delle grandi navi e delle navi da crociera.

Ci sono due esigenze che dobbiamo cercare di capire come ottemperare, nel

breve periodo e poi nel medio e lungo periodo. C'è l'esigenza legata all'interesse della città, dell'ambiente e della messa in sicurezza, e quella legata al fatto che questo corridoio rappresenta comunque una risorsa importante per il settore turistico. Sono 1,3 milioni i crocieristi italiani e internazionali che vengono attratti ogni anno da Venezia. Credo che noi dobbiamo riuscire a dimostrare che le due cose possono e debbono andare insieme.

Non possiamo decidere che le grandi navi non passano più di lì ed essere tutti contenti. Ci mancherebbe altro. Dico questo così ci distinguiamo, altrimenti dicono che io e il presidente Realacci siamo troppo amici. D'altronde, il presidente dell'Autorità portuale, che ho incontrato anche ieri, mi dice che la sicurezza è garantita. Se chiudessimo questo corridoio, saremmo tutti contenti, perché elimineremo l'impatto ambientale e l'impatto estetico, a favore della tutela, ma uccideremo un altro settore, quello del turismo crocieristico, che, in un momento come questo, dobbiamo salvaguardare.

So che ci sono diverse soluzioni sul tavolo. Il sindaco propone una soluzione; il presidente dell'Autorità portuale ne sta verificando altre. Io credo che se non affrontiamo la questione con il furore ideologico, ma con la responsabilità che compete a un Governo, a un Parlamento, ad amministratori locali e ad enti locali, forse riusciamo a individuare una soluzione.

Comunque, presidente Realacci, la questione è sotto gli occhi di tutti. Certamente non possiamo andare dietro alla reazione continua. Se andassimo dietro alla reazione continua e all'istintività continua, secondo me sbagliaremmo. In questo momento, questa è la mia personale posizione come Ministro.

Passo ora a rispondere molto più sinteticamente a Matarrese e Distaso, che, giustamente, hanno affrontato due questioni legate al territorio che loro rappresentano (la Puglia), ma che si ricollegano anche a un tema menzionato da altri, tra

cui l'onorevole Latronico nella scorsa audizione. Mi riferisco all'attuazione di un piano straordinario per le opere piccole e medie del nostro Mezzogiorno. Ci sono i famosi Programmi Operativi Nazionali 2007-2013 (PON), con circa 2,5 miliardi di euro che sono stati stanziati, di cui almeno 700 milioni devono essere spesi entro il 31 dicembre 2013.

Questa questione si lega a un famoso tema che abbiamo complessivamente affrontato e che mi auguro nei prossimi giorni — non voglio anticipare nulla — possa iniziare a vedere una modalità di soluzione basata su questo principio di fondo: piccole e grandi opere non sono in contrapposizione. Questo Paese ha bisogno di completare la sua rete infrastrutturale nazionale ed europea, perché le grandi infrastrutture ci danno la possibilità di collegare il nostro Paese all'Europa e anche di riqualificare l'ambiente. Su questo, giustamente, ci sono differenze politiche. Se noi facciamo una rete ferroviaria efficiente, si sposta immediatamente il nostro traffico dalla gomma al ferro, e si hanno vantaggi istantanei da un punto di vista ambientale.

Inoltre, proprio investendo su questo settore, abbiamo l'ulteriore necessità di investire sulle reti infrastrutturali locali. Infatti, come avete visto nella mia relazione — e tocco anche il tema della legge obiettivo — nella revisione della legge obiettivo noi oggi dobbiamo darci un'altra priorità: passare dalle reti ai nodi. Nei nodi sono inserite esattamente le grandi questioni che riguardano le aree territoriali, le aree metropolitane o, come si diceva una volta, le aree vaste. Ciò significa che dobbiamo intervenire su questo.

Per ritornare alla domanda specifica, nei prossimi giorni lavoreremo innanzitutto — e con questo avremo quasi concluso il lavoro — per verificare se c'è bisogno di risorse specifiche, che non saranno tolte altrove, bensì rimodulate. Infatti, si può anche avere il coraggio di rimodulare le risorse con intelligenza a seconda dei piani. Ad esempio, se un'opera parte nel 2018, lo stanziamento deve essere confermato, ma una parte di quel

finanziamento può essere immediatamente attribuita ad un'opera che deve essere conclusa entro il 31 dicembre del 2013, e che magari è ferma perché non ci sono più risorse.

Dobbiamo riuscire a fare in modo che tutte le opere che sono cantierate o cantierabili entro il 2013, piccole, medie e grandi, siano messe nelle condizioni di essere attuate. Altrimenti non ne usciamo più. Questo è il primo contributo che noi diamo non solo alla riqualificazione del territorio, ma anche alla crescita.

Non possiamo portare via le risorse. E devo dire che, in generale, fare la guerra tra poveri, cioè tra i Ministeri, mi sembra inaccettabile. Ad esempio, se una risorsa è allocata per il Sud, la prima necessità non è spostare quella risorsa in un altro luogo per finanziare un altro intervento, ma verificare fino in fondo che quella risorsa sia spesa per il Sud e per quelle opere che devono essere realizzate. Mi vedete molto carico su questo, perché è uno dei temi che stiamo affrontando in questi giorni in vista del prossimo decreto-legge.

Se avete necessità di interventi più specifici sulle opere che riguardano i vostri territori, ve li daremo anche puntualmente.

La mia battaglia — e credo che sia anche quella della Commissione, perché ho visto che c'è totale sintonia — sarà volta a far questo. Se poi ci sono delle opere che sappiamo non si realizzeranno mai, in accordo con gli enti locali, si revocano, rimettendo a disposizione degli stessi enti locali quelle risorse, perché ci segnalino cosa si deve fare. Questo può essere oggetto di un intervento.

Riguardo alla Bari-Napoli, ribadisco che l'alta velocità è strategica, perché completa esattamente quel disegno. Non ritorno su questo punto. Vi dico solo che per il momento ci sono 1,8 miliardi di euro. Anche queste risorse non sono di fantasia, ma sono già stanziati: 730 milioni per la realizzazione della Napoli-Cancello e 760 per la Cancello-Frasso-Telesino. Poi ci sono altri stanziamenti. È

inutile adesso tediare tutta la Commissione con questi dati. È giusto che voi abbiate un prospetto dettagliato. Inoltre, se avete delle osservazioni, fatemele avere, perché voi siete le prime sentinelle del territorio.

Passo ora ai microinterventi, di cui ha parlato il collega Zolezzi del Movimento 5 Stelle. Smettiamola di mettere in contrapposizione il piccolo con il grande. Io dico che, data l'impostazione, il piccolo e il grande devono andare di pari passo, con l'intelligenza che i soggetti sono diversi. Nelle grandi opere il protagonista principale, rispetto alle priorità, è certamente l'interesse nazionale. Ciò ovviamente non esclude il dialogo, che stiamo portando avanti, con gli enti locali e con le regioni. Nelle piccole opere si capovolge il soggetto, e diventano protagonisti gli enti locali.

L'altra volta qualcuno mi aveva fatto una domanda sul ruolo dei provveditori alle opere pubbliche. È ovvio che il ruolo dei provveditori, in una situazione di questo genere, una volta stanziata le risorse nell'accordo con i sindaci e con il territorio, è uno strumento efficace di intervento per la reale ed effettiva attuazione di queste piccole e medie opere.

Come abbiamo detto, il tema che stiamo affrontando è quello relativo alla *golden rule* a livello nazionale e alla *golden rule* a livello europeo. Lunedì c'è stato il Consiglio dei ministri d'Europa, su cui avrete letto qualche notizia. Dovremmo avere molta più attenzione e aiuto da parte dei media su queste questioni, che sono quelle che ci aiutano ad essere forti in Europa, e a liberare risorse, anche per tutte le cose di cui stiamo discutendo.

Io ho posto con forza in tutte le sedi, negli incontri bilaterali e nell'assemblea del Consiglio dei Ministri dei trasporti d'Europa, il tema della *golden rule*, a nome dell'Italia, e ho iniziato a cercare accordi con altre nazioni. Abbiamo posto questo tema della *golden rule* non su tutto — perché se lo chiediamo su tutto, sbagliamo — ma sul contributo che ogni singolo Paese dà alle realizzazioni delle reti TEN e delle reti infrastrutturali di interesse europeo,

che vengono definite *core network* per quanto riguarda i quattro corridoi che ci interessano.

Ho preso per esempio la Francia e l'Austria. Pensate che se realizziamo il Brennero, ovviamente questo non interessa solo noi, ma rientra nel corridoio Helsinki-La Valletta. I 5 miliardi di euro che noi mettiamo, quelli che mette l'Austria, e i 2,4 miliardi che mette la Germania sono risorse che ogni singolo Paese dà per realizzare sul proprio territorio quell'infrastruttura, che però serve a tutta l'Europa. Queste risorse devono essere contabilizzate e misurate, ma devono anche uscire dal patto di Maastricht. Il patto di Maastricht (sul rapporto deficit-PIL) riguarda ogni singolo Paese relativamente alla sua spesa pubblica e al suo prodotto interno lordo.

Capite che questo libererebbe immediatamente una percentuale di risorse pari allo 0,20-0,25 sul 3 per cento del PIL, che ci permetterebbe di lavorare in maniera non indifferente, senza però fare una spesa cattiva, o liberare i cordoni della borsa.

I dati sono sotto gli occhi di tutti, e la Commissione Ambiente li conosce già dai tempi non lontani dell'inizio della legge obiettivo, quando ha iniziato a misurarne gli effetti, attraverso le ricerche del Servizio Studi della camera, insieme al CRE-SME. Noi abbiamo speso circa 35 miliardi di euro per la realizzazione delle grandi opere e ne spenderemo 33 nei prossimi anni: 5 miliardi per queste reti TEN nel 2013; 9 miliardi nel 2014; 9 miliardi nel 2015. Complessivamente, nel decennio avremo speso 70 miliardi. Si tratta di opere che non stiamo inventando, ma che sono ormai ritenute strategiche. Credo che l'Italia debba lavorare su questo tema.

Ritorno invece alla *golden rule* italiana. Il patto di stabilità è un tema che non riguarda solo il mio Ministero. Dobbiamo lavorare con intelligenza. È chiaro che politicamente anche il sottoscritto si spoglia dell'essere Ministro e diventa parlamentare e quindi vostro collega. Questa è una delle battaglie che con gli enti locali

stiamo cercando di portare avanti. Dobbiamo trovare la migliore soluzione in tema di finanza pubblica.

Da questo punto di vista suggerisco sempre di lavorare tra enti locali. Infatti, all'ente locale interessa la realizzazione effettiva dell'opera. La risorsa che viene data rientra nel Patto di stabilità quando non viene più dalla regione o dal Governo, ma passa al comune, che giustamente — ho fatto anch'io l'amministratore locale — la rivendica.

La prima cosa su cui potremmo lavorare, ma con tempi medio-lunghi, è che ci sia data una possibilità, almeno per questa tipologia di risorse che viene data dallo Stato, per esigenze individuate in comune accordo con gli enti locali, al comune, perché ne sia effettivamente attuatore. Sottolineo, come rivedrete nel provvedimento, che abbiamo fatto alcune battaglie insieme. Non è quindi il Ministro Lupi a portare avanti queste battaglie. Le vittorie di uno sono le vittorie di tutti, e le sconfitte di uno sono le sconfitte di tutti.

Iniziando con il riconoscimento che gli interventi su Piombino o sui Comuni della Val di Susa sono fuori dal Patto di stabilità, si crea un precedente importante, perché, mattone dopo mattone, si costruisce la strada per arrivare ad affermare questo.

La seconda indicazione che dà il Ministero è quella di usare i provveditorati alle opere pubbliche. Se li riteniamo efficienti, si usino i provveditorati nell'accordo con gli enti locali, affinché il provveditorato faccia il braccio operativo, appalti e realizzi le opere sotto la guida dello Stato e degli enti locali.

Tengo tutte e due le opzioni. È ovvio che politicamente io preferisco la prima strada, anche dal punto di vista di un percorso lineare. Tuttavia, se restiamo fermi su questa prima strada, nel frattempo rimaniamo immobili. Una soluzione non elide l'altra.

Spero di aver risposto al collega del Movimento 5 Stelle.

Rispondo ora alla collega Mannino sul tema dei lavori ferroviari in Calabria e in Sicilia, e più in generale nel Sud.

Vi riporto una tabella. So che anche su questo i colleghi del Movimento 5 Stelle saranno molto puntigliosi, poiché li ho conosciuti anche nelle altre Commissioni. Svolgono giustamente il loro ruolo. Alla Puglia sono stati attribuiti 5,4 miliardi di euro e alla Calabria 230 milioni di euro. È ovvio che la Puglia ha 5,4 miliardi di euro, perché la gran parte dell'intervento riguarda l'alta velocità Napoli-Bari. C'è poi l'altra quota che riguarda invece gli interventi a cui faceva riferimento la collega Mannino: 230 milioni per la Calabria, 1 miliardo per la Sardegna, ...

PRESIDENTE. Per cosa?

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per opere avviate con il Piano del Sud all'interno della legge obiettivo. Voglio invece dare una notizia, ma mi fermo solo all'idea, che spero sia realizzata. Anziché annunciare tutto, per poi non riuscire a mantenerlo, è meglio dire che ci stiamo lavorando. Come ha sottolineato la collega Mannino, Anas e Ferrovie sono due grandi strumenti di attuazione rapida di quegli interventi. Pensate al tema dei nodi ferroviari e degli interventi puntuali.

Chiedendo sia ad Anas che a Ferrovie, abbiamo identificato un piano straordinario immediatamente eseguibile che riguarda ovviamente tutto il Paese. Si tratta di un piano straordinario di manutenzione per strade, viadotti, gallerie, per quanto riguarda Anas, e di un piano straordinario per gli interventi più puntuali di manutenzione immediata, per quanto riguarda le Ferrovie. Questo piano prevede lo stanziamento di circa 300 milioni di euro da parte di Anas, e di altrettanti, o forse un po' di più, da parte di Ferrovie. Il 50 per cento di questi interventi si collocano nel Mezzogiorno del nostro Paese.

Come ho già detto, dobbiamo monitorare le risorse e incentivarle ulteriormente, perché abbiamo l'assoluta necessità di far sì che questi interventi si realizzino. Infatti, la gente guarda solo agli interventi che si fanno o meno, come è giusto.

Vengo ora alla domanda del collega di SEL, l'onorevole Zan. Tra l'altro, alcune



questioni sono state riprese anche da Iannuzzi, quindi rispondo a entrambi sulla questione delle risorse idrologico-ambientali, su cui c'è una grande discussione tra me ed Ermete Realacci, che dura da circa quattro anni. Su questo tema, della riqualificazione ambientale, avete già avuto un'audizione con il collega Orlando e sapete che il Ministero delle infrastrutture ha destinato negli anni precedenti 900 milioni di euro per interventi specifici per la manutenzione straordinaria del territorio e per la messa in sicurezza idrologico-ambientale.

Dobbiamo aiutarci. Non bisogna scaricare i problemi sugli altri. Bisogna lavorare insieme, ognuno per quanto di sua competenza. In questo caso, è giusto che sia il Ministero dell'ambiente a individuare complessivamente le emergenze del Paese. Se c'è bisogno di un supporto ulteriore da parte del MIT a questo scopo, come stiamo facendo per l'edilizia scolastica e per l'edilizia carceraria, c'è la nostra disponibilità, perché questo, ovviamente, è uno dei temi prioritari. Tuttavia, credo sia giusto, anche per correttezza di responsabilità, che queste cose le approfondiate con il collega Orlando.

Il dibattito con il presidente Realacci nasce dal fatto che lui afferma che i soldi non ci sono più, mentre io, dal punto di vista del Governo, ho visto che i soldi ci sono e dico che la questione è che bisogna spenderli.

**RAFFAELLA MARIANI.** Questa sarebbe una vera notizia!

**MAURIZIO LUPI,** *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* Ci sono, ma bisogna spenderli. In questo senso, dobbiamo aiutarci. Non ci si può rimpallare la competenza, e alla fine non spenderli. È responsabilità di tutti, perché quegli interventi sono indispensabili e utili.

Stiamo lavorando, positivamente e insieme (Ministero dell'Ambiente, Ministero dell'Infrastrutture e Ministero dell'istruzione) affinché queste emergenze si affrontino. Cerchiamo di capire perché questi interventi sono bloccati e cerchiamo di individuare le modalità di soluzione.

Sarebbe invece molto bello affrontare il grande tema del consumo del suolo (riqualificazione, recupero, demolizione e ricostruzione), e forse lo faremo in occasione della discussione sulle diverse proposte di legge. Penso alla proposta di Realacci, ma ovviamente anche alle vostre e alle altre che sono state depositate in Parlamento, e quindi nella Commissione.

È ovvio che si arriva da posizioni che sono giustamente diverse e con sensibilità diverse. Tuttavia, a distanza di anni, è sotto gli occhi di tutti - basta andare in giro per le città - che la prima grande priorità è quella del recupero e della riqualificazione del costruito, facendo attenzione al fatto che il territorio italiano, grazie a Dio, è diverso da zona a zona. Non a caso, su queste materie, la competenza è condivisa. C'è la competenza delle regioni; ci sono i comuni che rivendicano il ruolo di pianificazione del proprio territorio; e c'è poi la competenza del Governo, essendo una materia concorrente.

Se l'affrontiamo in questo modo, in termini organici, e anche in termini più puntuali, abbiamo questa prospettiva: noi dobbiamo mettere in essere disegni complessivi, o anche disegni puntuali - penso alle discussioni che abbiamo fatto col collega Iannuzzi sul tema della sostituzione edilizia, della demolizione e della ricostruzione - che, come è avvenuto per il 65 per cento sull'ecobonus, possono indicare, alle regioni e ai comuni che quella è una priorità dello Stato, utilizzando tutti gli strumenti.

A condizione che sia chiaro che gli obiettivi per l'utilizzo di questi strumenti sono la riqualificazione di un ambito degradato, la ricostruzione di *housing* sociale, e la riqualificazione ambientale, o di un edificio che ormai non è più adeguato ai livelli abitativi standard, io sono del parere che si debbano applicare strumenti innovativi. Ve lo proporrò e me ne assumo la responsabilità da Ministro. Altrimenti continuiamo a discutere di questo, senza mai mettere alla prova qualcuno, privato o pubblico, nel realizzarlo.

PRESIDENTE. E che fra gli obiettivi ci sia anche il togliere gli oneri di urbanizzazione dalla fiscalità generale.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Compresa la leva fiscale, ma qui si tratta del tema generale. E il primo tema è quello della demolizione e della ricostruzione senza sagoma, ovviamente vincolata alla riqualificazione, è fondamentale.

Le colleghe Mariani e Braga hanno posto una serie di questioni parimenti legate a questo tema. A me piace definirlo, viste le nuove esperienze in Italia e all'estero, « il tema dell'*housing* sociale ». Sotto questo tema possono essere ricomprese tutte le questioni legate all'esigenza abitativa, all'affitto sociale, alla riqualificazione delle nostre città, alle risorse da destinare alla leva fiscale come incentivo, e anche alla semplificazione e alla premialità in termini di strumenti urbanistici, compresa l'accelerazione delle procedure. Sto vedendo che questo è un problema, sia nei comuni di centrodestra che in quelli di centrosinistra.

Ovviamente questo può aver luogo solo a condizione che siano i comuni a definire le priorità. Lo Stato deve dare la possibilità di individuare una priorità, e deve monitorare che non si impieghino dieci anni per raggiungerla. Altrimenti, nell'attesa che il comune riqualifichi una strada, colui che ne aveva bisogno sarà già morto.

In questo contesto mi piacerebbe definire un piano di *housing* sociale che, per esempio, introduca, in accordo con regioni e comuni, procedure accelerate per la realizzazione di questi progetti. Voi sapete che nell'*housing* sociale rientrano un *mix* di interventi, compreso l'apporto di capitali privati, che tra l'altro provengono da fondazioni, e intervengono in sostituzione di risorse che il pubblico non ha.

Nell'*housing* sociale rientra anche il tema dell'affitto, che deve essere considerato per una certa annualità (20 anni, 15 anni). Ovviamente stiamo parlando dell'affitto agevolato.

C'è poi il tema del *mix* abitativo. Io credo che nelle nostre città non dobbiamo

più realizzare quartieri-ghetto, o quartieri-dormitorio, ma piuttosto *mix* abitativi in cui si incrocino le diverse tipologie di esigenze, e quindi di risposta a domande, e dove i servizi siano il cuore di una riqualificazione. Ovviamente, non si possono costruire dei quartieri senza i servizi necessari per il quartiere stesso. L'ideale sarebbe che nelle nostre grandi città si realizzino prima le infrastrutture e la rete metropolitana e poi piani regolatori, come avviene in tanti altri Paesi. Non è una cosa che scopriamo oggi. Gli sviluppi urbanistici avvengono attraverso la rete infrastrutturale.

A proposito del tema delle politiche per la casa (affitto e locazione), faccio notare una cosa che ho individuato e che credo possa essere interessante nell'azione comune. Purtroppo, noi abbiamo una nuova categoria, che è quella della morosità incolpevole. Questa categoria non esiste, perché normalmente un soggetto è moroso quando volontariamente non paga l'affitto. Oggi, nella situazione drammatica in cui siamo, esiste una nuova categoria di persone che non pagano l'affitto perché hanno perso il lavoro.

È indubbio che la casa, a prescindere dalle sensibilità e dalle condivisioni, è un bene essenziale. Questo si ricollega anche alla battaglia sull'IMU e sulla prima casa. Vedete come si incrociano le cose. Insieme, abbiamo la capacità di individuare una nuova categoria molto limitata — altrimenti se ne approfittano tutti, e sorge il problema della certezza del proprietario — della morosità incolpevole. Su questa categoria potremmo intervenire, come abbiamo fatto in altre situazioni. Pensate alla rimodulazione dei mutui per le imprese che non ce la facevano più a pagare, tramite un accordo tra Governo e ABI. In questo caso, ci potrebbe essere una garanzia del Governo. Su queste tipologie che diventano un dramma sociale e che toccano tutti, possiamo intervenire.

Questo è un *input* che io ho dato ai miei uffici, per verificare se possiamo intervenire legislativamente, anche dal punto di vista di un accordo tra banche e soggetti privati. Ci sono i proprietari, e c'è

il tema del pubblico e delle garanzie dello Stato. Su questo potremmo intervenire limitatamente. Infatti, non possiamo partire dall'affermare per legge un principio secondo cui una persona può non pagare l'affitto, perché, almeno secondo la mia concezione, il diritto alla proprietà privata e il diritto di vedere onorato un contratto sono principi alla base di una società civile, e quindi di una società occidentale come la nostra.

Quanto alla pista ciclabile, ci sono tantissimi grandi progetti. Sono stato in Abruzzo, dove mi hanno sottoposto un altro progetto di recupero delle linee ferroviarie dismesse. Devo dire, da maratona, che è un modo intelligente per recuperare frange, perché qui non c'è grande possibilità. La cosa bella è che si sa di cosa stiamo parlando. Si tratta di un problema di frange. Non conosco la situazione della vostra regione, ma ne conosco altre in cui il binario è stato spostato. Come possiamo recuperare quell'ambito che oggi è degradato e che invece può essere utilizzato? Su questo mi sembra che c'è un'attenzione. Tra l'altro, so che Fitto aveva lavorato molto bene su questo, finanziando una serie di progetti. Anche su questo si potrebbe ragionare. Non conosco tutte le questioni nello specifico, grazie a Dio. In seguito vi daremo delle risposte su questo tema.

Ho parlato di risorse, regole, *golden rule*, e politica di defiscalizzazione. A questo proposito, vi do una buona notizia: finalmente le linee guida sono uscite dal Ministero dell'economia e adesso attendono la firma della Presidenza del Consiglio. Poi, ovviamente, devono passare alla Corte dei conti. Mi auguro che il percorso, giustamente corretto, che noi e il Parlamento abbiamo individuato, possa giungere al termine. Comunque, il fatto che le linee guida sono uscite nei primi trenta giorni è già un primo piccolo risultato. Ovviamente, non c'è alcuna ironia in quello che sto dicendo.

Collega Iannuzzi, dovremmo anche ragionare su come incentivare ulteriormente questa norma, magari, come ci chiedono alcuni soggetti, portando la soglia da 500

milioni a una cifra più bassa, in modo da permettere l'uso della defiscalizzazione per un numero maggiore di opere. Non so se siete d'accordo su questo.

Riguardo ai nuovi pedaggi, in questo momento l'unica cosa che possiamo fare è cercare di non aumentare ulteriormente l'onere a carico dei cittadini. Anzi, dato che si è fatto tardi, chiedo al presidente se è possibile avere un momento di confronto per fare il quadro generale sul tema delle concessionarie autostradali, magari non fra una settimana. Su questo tema, noi abbiamo certamente diversi punti all'attenzione. Innanzitutto, stanno venendo a scadenza delle concessioni, alcune delle quali scadono oggi, altre fra dieci anni, e altre ancora fra vent'anni.

Sarebbe intelligente affrontare complessivamente questo tema, a condizione che questo porti dei vantaggi. Il primo vantaggio che potrebbe produrre è una diminuzione delle tariffe. Magari, insieme, riusciremo a portare a casa questo risultato. Se lo Stato allunga una concessione, il concessionario, ovviamente, deve dare un vantaggio. Il secondo vantaggio dovrebbe essere un aumento degli introiti per lo Stato, in un momento in cui non abbiamo risorse, visto che queste autostrade sono già in concessione. Il terzo tema di cui vorremmo parlare è l'effettiva attuazione degli impegni contrattuali e degli investimenti. Se siete interessati e disponibili, su questo rimando ad una specifica audizione, o a un confronto con la Commissione.

Mi sembra di aver risposto a tutti gli interventi, compresi quelli fatti da Borghi, Latronico, Matarrese e Segoni dell'altra volta. Vi darò un prospetto sugli investimenti a L'Aquila. Ho risposto anche all'onorevole Zaratti, che aveva parlato del Fondo per la mobilità sostenibile e del Fondo per il sostegno e per l'accesso alle abitazioni locali.

Grazie di cuore. Vi chiedo scusa se ho utilizzato tutto il tempo, ma mi sembrava opportuno rispondere puntualmente alle vostre domande.

PRESIDENTE. Il metodo è apprezzabile. Le cose dette lo sono in parte e, comunque, le verificheremo.

Chiudiamo qui l'audizione con carattere generale. La prossima volta tratteremo i singoli temi, in maniera da entrare più nel merito. Comunque è molto apprezzabile il metodo. Buon lavoro, Ministro, e trovi i soldi per inserire nel 65 per cento gli interventi per l'adeguamento antisismico degli edifici, altrimenti...

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Altrimenti non vengo più in Commissione.

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente il Ministro Lupi e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15.25.**

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa  
il 18 novembre 2013.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

