

viario — mi pare che anche il Ministro l'abbia toccato — in modo particolare al Nord.

Io vengo dal Veneto e il lavoro che riguarda il Po prevede interconnessioni con tutto il sistema idroviario fino anche alla regione Veneto. Per esso servono risorse, ma è vero che — penso, ad esempio, all'idrovia Venezia-Padova — la realizzazione di questo sistema idroviario sarebbe una soluzione positiva a una serie di problemi sul territorio che sono, come ha giustamente ricordato anche il collega Bratti, non solo di natura trasportistica, ma anche ambientale, per l'effetto positivo che si avrebbe sulla prevenzione del rischio idrogeologico.

Abbiamo avuto ieri l'incontro con il ministro Clini, con il quale abbiamo discusso a lungo del piano di finanziamento delle opere per la prevenzione del rischio idrogeologico, il cui costo complessivo sarebbe stimabile in circa 50 miliardi di euro. Oggi non c'è un euro per questo, ma io penso che anche la realizzazione di tali interventi questo faccia parte di un lavoro per una crescita sostenibile. Lo dico, quindi, quasi più che al Ministro delle infrastrutture, al Ministro dello sviluppo economico: faccia ogni sforzo per mettere in moto questo settore, per reperire risorse capaci di mettere in moto un pezzo di economia che ha un grandissimo valore strategico perché mette al sicuro interi comparti produttivi!

L'anno scorso l'alluvione in larga parte della pianura padana ha provocato danni ingenti all'economia reale. I danni stimati sono stati moltissimi di più di quelli concretamente rilevabili dalle opere che sono state danneggiate.

Rientra in questa stessa ottica il ragionamento sull'edilizia. Prima qualcuno parlava di sostituzione e densificazione del patrimonio edilizio ed io credo che noi dobbiamo cominciare a lavorare su queste cose. Se investiamo su questi obiettivi, probabilmente, anche avendo poche risorse riusciremmo a rimettere in moto (è un po' l'effetto che c'è stato col cosiddetto « 55 per cento ») uno dei settori economici

oggi completamente bloccato, fermo, che trascina nella caduta moltissimi altri settori produttivi.

Sono firmatario con altri parlamentari di una lettera che le arriverà in questi giorni, Ministro. Riguarda un'azienda — per citarne una, ma immagino che il Ministro sarà sommerso da casi del genere — l'Ideal Standard, che si occupa sostanzialmente di accessori per bagno, ed è uno dei settori travolti dalla crisi. È evidente che, se rimettiamo in moto l'edilizia, anche questi ripartiranno. Penso che su questo, naturalmente di concerto con le regioni e con i comuni, dobbiamo mettere a regime anche le risorse. Ci pare di capire che il Piano casa non sia stato sufficiente e serva un di più.

Infine, non l'ho sentita nominare, o ne ha parlato ma con un accenno, e mi piacerebbe capire se esiste la possibilità di intervenire sul completamento o sui tanti ritardi accumulati sul sistema infrastrutturale chiamato banda larga, ritardo grave per essere completamente un Paese moderno.

So che questo è uno degli aspetti su cui si gioca il nostro futuro. Mi augurerei un piano capace di realizzare qualche opera e qualche asfaltatura in meno — lo diciamo con grande franchezza — e un pezzo in più in quest'ambito.

ALDO DI BIAGIO. Illustre Ministro, illustre Viceministro, voglio rivolgere a voi i saluti del mio gruppo, Futuro e Libertà, che rappresento in questa Commissione, per il lavoro che vi state apprestando a portare avanti in un dicastero che merita attenzione. La ringrazio, signor Ministro, per quanto esposto finora. Ha i miei ringraziamenti anche per i provvedimenti che ci ha fatto trovare nel decreto-legge in corso di conversione, in particolar modo per le opere che il suo dicastero intende terminare, ben consapevoli della situazione di disagio di criticità in cui si trova il nostro sistema economico e le realtà economiche che lo contraddistinguono.

Purtroppo, non si contano le aziende italiane a rischio di bancarotta in questi mesi, a cui si unisce la difficoltà nella

gestione di impianti produttivi con il conseguente rischio di contaminazione ambientale. Voglio trattare alcuni aspetti che riguardano in particolar modo questa Commissione.

Esiste, tra gli altri, un elemento spesso messo in secondo piano dall'agenda di Governo, almeno così è stato fino ad ora. Ieri, come lei ben sa, è slittato ancora una volta il deposito del piano finanziario della Lucchini di Piombino presso il tribunale di Milano. Ne è scatenato un altro complesso sciopero. Siamo molto preoccupati per questa realtà. Sappiamo bene e lo ripetiamo da mesi che non è con il deposito dell'accordo di ristrutturazione del debito che sarebbe possibile sbloccare le risorse sia per la Lucchini sia per le aziende dell'indotto. Parliamo di uno dei pochi gruppi siderurgici a ciclo integrale rimasti nel nostro Paese.

Inoltre, in ballo c'è anche la questione delle bonifiche del sito stesso, un sito inquinato di interesse nazionale, tra l'altro oggetto di importanti accordi di bonifica che stentano a decollare perché non ci sono soldi o i progetti sono troppo costosi. Lei sa bene che non possono esserci rilancio e sviluppo senza una riorganizzazione della sostenibilità ambientale di queste realtà economiche. Quali sono, pertanto, le iniziative che il suo dicastero intende intraprendere su questo versante?

Voglio, altresì, confrontarmi con lei sulla grave situazione della Vinyls di Porto Torres che porta, a sua volta, un grave rischio ambientale correlato con una posizione di ambiguità da parte dell'ENI. Ci sentiamo di poter dire che c'è un gruppo interessato, e quindi c'è una prospettiva, se non altro a dare delle garanzie ai 150 lavoratori di questo impianto. Vorremmo sapere da lei quali sono le prospettive riguardo questo aspetto.

Inoltre, consapevoli ormai dell'importanza dell'energia da fonti rinnovabili, le chiediamo un piano di stabilità degli incentivi in un'ottica di un piano quinquennale che possa dare una prospettiva anche alle imprese non annuale, ma almeno quinquennale.

Sono certo che lei condivida questo pensiero. Fin dalle prime battute di questo nuovo Governo abbiamo avuto, infatti, la sensazione che si potesse voltare pagina rispetto a una gestione pressappochista e superficiale del potenziale economico del nostro Paese ed è proprio su questa realtà che si gioca lo sviluppo del nostro Paese.

MANUELA LANZARIN. Anche a nome della Lega Nord diamo il benvenuto e l'augurio di un buon lavoro al signor Ministro, assicurando la nostra collaborazione in tutti i provvedimenti che vanno nella direzione per cui da sempre, anche all'interno di questa Commissione, ci siamo battuti trovando, a dire il vero, una sintesi generale che ci ha visti anche molte volte insieme a quella che era l'allora opposizione, attuale maggioranza.

Faccio solo alcune considerazioni generali perché non entro nella specificità, soprattutto della mia regione, il Veneto, ma ci saranno altre occasioni eventualmente per parlarne insieme, quindi per rivolgerle domande più specifiche.

Vanno benissimo la scelta delle priorità e un aggiornamento delle infrastrutture *in itinere* per capire effettivamente lo stato di avanzamento dei lavori. Oltretutto, abbiamo sentito spessissimo elenchi di opere che da decenni giacciono e che ci vengono ripresentate nei soliti Allegati infrastrutture, ma di cui poi non si sa che fine facciano, quando inizieranno e quando avranno fine.

Da quando sono state programmate, in accordo con gli accordi degli enti locali, sicuramente avranno subito anche delle modifiche, per cui ben venga un aggiornamento, ma serve anche una priorità delle scelte, che deve tener conto effettivamente di tutto il territorio, ma soprattutto di quello che ha bisogno di una forte infrastrutturazione, che credo sia il Nord, visto che sappiamo che l'industrializzazione, e quindi il motore dell'economia e i grandi corridoi e le reti TEN, passano per questo quadrante territoriale.

Credo, dunque, che una grande attenzione debba essere posta per quanto riguarda il territorio del Nord, che molto

spesso ha visto una suddivisione non proprio equa delle risorse, con una suddivisione che vede – cito il discorso dei passi carrai dall'ANAS – una sperequazione anche tra i territori, che credo non abbia più ragione d'essere.

Per quanto riguarda il discorso della revisione del Codice dei contratti pubblici, concordo con quanto espresso dalla collega Mariani. Più volte abbiamo evidenziato che i vari correttivi e le varie modifiche di volta in volta apportati nei vari provvedimenti hanno creato una normativa molto ingarbugliata e che non va nella direzione di conferire velocità e speditezza alle procedure amministrative che invece ci chiedono gli enti locali, i territori e anche le imprese operanti nel settore.

Alla fine, infatti, questa è la verità, per cui credo che il decreto legislativo n. 163 del 2006 vada ripreso in mano con quella logica, che noi soprattutto abbiamo sempre portato avanti, di permettere agli enti locali di poter – cito le trattative in base ai soldi che abbiamo – concordare fino a un milione di euro e di poter, quindi, limitare la partecipazione alle gare per avere maggiore celerità.

Oltretutto, gli enti locali conoscono abbastanza bene le imprese – può capitare sicuramente che l'impresa che si conosceva abbia avuto delle vicissitudini e non sia più un'impresa di un certo tipo – che da sempre lavorano nel proprio territorio e che quindi offrono una maggiore garanzia. Della trasparenza abbiamo sempre detto, per cui sarebbero opportuni albi trasparenti, rotazione delle imprese e tutto il resto.

Per quanto riguarda le semplificazioni, chiediamo che siano reali, quindi che le procedure siano effettivamente semplificate e che, anche nel caso in cui con gli enti preposti non ci siano sovrapposizioni, non partecipino – mi riferisco alle sovrintendenze, che, ad esempio, non partecipano alle conferenze dei servizi – ci sia anche in questo senso la volontà di accelerare l'iter per arrivare alla fine delle procedure.

Concordo sul discorso delle piccole opere. La Commissione aveva iniziato un

percorso, anche abbozzato qualcosa, che credo sarebbe opportuno riprendere in mano.

Mi riferisco, infine, a due o tre provvedimenti che abbiamo *in itinere* per chiedere sia l'interessamento del Ministro, ma anche cosa ne pensa: il primo è quello relativo alla regionalizzazione dall'ANAS; il secondo riguarda l'utilizzazione dei fondi per l'edilizia scolastica, di cui non abbiamo più saputo che fine abbiano fatto.

Inoltre, la nostra Commissione ha licenziato due piccoli provvedimenti legislativi, successivamente approvati anche dall'Assemblea della Camera ed oggi *in itinere* presso il Senato della Repubblica: mi pare che vadano nella direzione anche da lei indicata delle misure per la crescita e il rilancio dell'economia. Chiedo, quindi, anche il suo interessamento, Ministro, ai fini di una rapida approvazione definitiva sia del primo di questi provvedimenti, quello a sostegno del cosiddetto « sistema casa qualità », che va nella direzione della promozione delle energie rinnovabili, della crescita dell'edilizia eco sostenibilità (abbiamo parlato di 55 e 36 per cento), sia del secondo provvedimento diretto a regolare in modo più efficace ed efficiente l'accesso alla professione edile.

Si tratta di due piccoli provvedimenti che, però, sicuramente possono contribuire alla crescita visto che pensiamo che quando si parla di crescita, questa può partire sicuramente con il rilancio del sistema infrastrutturale delle grandi e delle piccole opere e più in generale dell'intero settore delle costruzioni.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE SALVATORE MARGIOTTA

PRESIDENTE. Devo chiedere ai colleghi di essere più brevi, altrimenti toglieremo al Ministro tutto lo spazio per la sua replica.

CARMEN MOTTA. Signor Ministro, sarò brevissima. La manovra che sarà votata domani proprio in questo ramo del Parlamento all'articolo 44 prevede che in

materia di appalti pubblici sia cancellato l'articolo 81, comma 3-*bis* del decreto legislativo n. 163 del 2006 (Codice dei contratti pubblici). Si tratta della norma che in materia di appalti di servizi teneva conto che l'offerta migliore fosse determinata al netto delle spese relative del personale.

Sapendo che su questo tema ci sono state anche proposte che andavano a un allargamento di quanto previsto già da questa norma, e comunque discussione su questi stessi allargamenti della norma, vorrei richiamare la sua attenzione, signor Ministro, perché effettivamente la sua abrogazione *tout court* sicuramente apre la strada, dal punto di vista di risorse e responsabilità pubblica diretta, a una rischio di *dumping* contrattuale vero nel settore degli appalti.

È, quindi, necessario capire come il suo ministero intende intervenire avendo la norma in oggetto abrogato questo articolo e come intende intervenire per regolare questo aspetto che, al di là delle possibili ricadute da alcuni valutate in maniera molto negativa, comunque riveste una sua delicatezza e una sua importanza.

Richiamo la sua attenzione, inoltre, sull'infrastruttura cosiddetta Pontremolese. Si tratta del raddoppio ferroviario Tirreno-Brennero, un'opera « storica », che è avviata da oltre vent'anni. Con la legge finanziaria per il 2007 eravamo riusciti a trovare i soldi per la progettazione definitiva, 48 milioni di euro, e sono iniziati i lavori in alcuni tratti. Al riguardo, le chiedo come valuta il destino di quest'opera che non è assolutamente di carattere localistico anche se è conosciuta con questo nome, ma consiste in un corridoio fondamentale per il trasporto delle merci tra La Spezia e Verona?

Quest'opera forse non è stata condivisa da tutti in maniera convinta, e quindi anche un suo rallentamento e una sua difficoltà attuale e la suddivisione in lotti e sublotti peraltro finanziati rischiano la paralisi, se effettivamente non mantengono — in particolare uno, il Parma-Vicofertile — i finanziamenti. Salterebbero, infatti, anche i 48 milioni di euro della proget-

tazione definitiva. Ripeto, quindi, che gradirei conoscere una sua valutazione al di là del fatto che si sta operando per salvare 236 milioni per il citato sublotto che rischia il definanziamento.

Questa difficoltà non va imputata agli enti locali, ma ai ritardi obiettivi di qualche altro. Per questo, le chiedo: come considera questa infrastruttura? Lei conferma che dal punto di vista complessivo, si tratta di un'opera assolutamente strategica in ambito nazionale? O la considera in modo diverso?

MAURO LIBÈ. Taglierò i convenevoli e porrò subito domande dirette, alcune peraltro già poste dai colleghi fin qui intervenuti. Sulla questione CIPE, abbiamo apprezzato sia la rapidità che la chiarezza degli esiti della riunione del 6 dicembre scorso. Aggiungo la mia a una domanda già formulata: le risorse stanziare sono vere? I lavori partono davvero? Avete già un'idea dei tempi di realizzazione dei lavori?

Vengo alla nuova Autorità di regolazione dei trasporti, su cui avevo posto dei quesiti anche al Viceministro Ciaccia. Ho visto — non so se durante la notte o come — che dal testo del « decreto salva Italia » approvato dalle Commissioni di merito è uscito dalle competenze della nuova Autorità tutto il settore del trasporto su gomma. Le chiedo: avete intenzione, nel passaggio della manovra al Senato, di reintegrare il testo, restituendo all'Autorità anche le competenze sul settore autostradale? Se l'Autorità ha una funzione, infatti, dovrebbe avere una funzione complessiva su tutto il settore dei trasporti.

Altra questione è quella delle concessioni autostradali. Molto è già stato detto. Aggiungo solo una cosa. Noi abbiamo fatto tantissime audizioni nelle quali è emerso il nodo delle manutenzioni e dei rifacimenti a contratto che non sono realizzati nella loro completezza. Io credo che questo nodo deve essere sciolto, almeno evitando di trasferire pagamenti non dovuti a società che non hanno effettuato gli interventi. Fino a oggi, invece, le cose sono andate in modo un po' diverso. Chiediamo,

quindi, almeno di risparmiare sulle opere non realizzate.

Relativamente al mercato dell'energia, abbiamo necessità di svincolare l'Italia da una forte dipendenza straniera, di abbassare i costi, di velocizzare la realizzazione delle opere. Vari Governi hanno parlato di rigassificatori, ma fino a oggi se n'è fatto solo uno *off shore*: ci sono troppi vincoli. Io ho presentato in questi giorni una proposta di legge — ne parlerò con il Governo — perché credo sia sicuramente da rivedere il rapporto e la ripartizione delle competenze fra lo Stato e le regioni sulle opere di interesse strategico nazionale.

Vorrei porre, inoltre, la questione dell'acqua. Ero e sono sostenitore convinto della necessità che la proprietà delle risorse idriche rimanga pubblica, ma la gestione del servizio idrico deve andare a chi è più bravo e riesce a offrire il prezzo migliore. Visto, però, che un referendum malauguratamente cavalcato — ma gli esiti non si discutono — è andato in una certa direzione, abbiamo la possibilità di trovare un po' di risorse in questo settore. Tutti i sostenitori del pubblico, non voi naturalmente, che sono anche in quest'aula, hanno parlato a lungo, ma i vari Governi non hanno mai destinato un euro alla difesa della tutela del bene acqua: c'è la possibilità di fare qualcosa al di là delle chiacchiere di questi tempi?

Infine, sulla questione delle regole, l'impegno del mio partito — ma penso di tutti perché è necessario in questo tempo — è verso l'armonizzazione di tutto il sistema legislativo. Voi avete poco tempo, ma credo che questo possa aiutarci a cercare di fare rapidamente e anche bene. Abbiamo necessità di togliere tutti i vincoli non necessari. Da parte mia, col mio gruppo — lo ha detto Dionisi — siamo a disposizione per operare rapidamente a fare in modo che questo Paese abbia le opere che tutti annunciano, ma con varie scuse non realizzano mai.

SERGIO MICHELE PIFFARI. A nome dell'Italia dei Valori anch'io do il benvenuto al Ministro. Cercherò di essere breve

perché per fare, oltretutto, l'elenco delle priorità in Lombardia sulle varie infrastrutture dovrei avere a disposizione molto più tempo.

Condivido, intanto, che si debba essere efficaci, realistici, e quindi lavorare sull'elenco delle priorità e non sul libro dei sogni. Apprezzo il lavoro che già è stato avviato di confronto serrato con le regioni. È necessario, a nostro parere, che il Ministro adotti questo metodo con tutti i territori proprio perché le infrastrutture non nascono solo dalla volontà centrale. In questo senso ci deve essere un continuo sprone, quindi, anche a portare avanti e a sciogliere le varie difficoltà che arrivano.

Un ministro del precedente Governo ci aveva annunciato 16 miliardi di euro, se non sbaglio, da parte della Banca europea degli investimenti e non ne abbiamo visto piazzato neanche uno: si è persa traccia al Ministero o magari si può recuperare qualcosa?

Vanno, inoltre, sicuramente valorizzate le reti e non solo quelle tradizionali. Ci sono state buone proposte, poi abbandonate, anche sulla questione della banda larga. Apprezzo che si parli anche di valorizzazioni della potenzialità dei fiumi. Naturalmente, questo deve essere integrato al resto delle reti infrastrutturali perché, altrimenti, diventa un canale di spesa che, però, non può portare i suoi frutti.

Un'altra questione delle reti nel suo complesso, come la questione della rete elettrica, è sicuramente prioritaria dal punto di vista di Terna, e quindi delle grandi reti. Siccome, però, abbiamo puntato su delle fonti rinnovabili anche di piccole produzioni che si trovano dentro le città, bisogna controllare e far sì che, quindi, anche i gestori delle reti di prossimità, che fino adesso abbiamo viste solo come distribuzione di energia, siano garantite con interventi di manutenzione e potenziamento, non solo come assorbimento di energia, ma di trasporto di nuovo ad altri luoghi di assorbimento.

L'altra questione che vorrei porre all'attenzione del Ministro riguarda le grandi opere. Cito l'esempio — uno, ma potrei citarne tanti — della BreBeMi. Esi-

stono subappalti di imprese anche con centinaia di lavoratori che prestano i propri servizi a fronte di violazioni palesi del rispetto delle norme relative ai versamenti contributivi e previdenziali. Oggi basta una dichiarazione — prima non era così, ma dagli ultimi due anni sì — di impegno a versare i contributi per cui il DURC viene rilasciato, si fanno gli stati di avanzamento, dopodiché queste aziende chiudono. Gli operai, naturalmente, vanno salvaguardati dallo Stato con ulteriore spesa e trasferiti ad altre imprese. Il fenomeno non dovrebbe diventare regola perché rovina, comunque, anche il mondo della concorrenza tra imprese in quanto si inserisce un elemento di totale scorrettezza.

Infine, la collega della Lega mi ha ricordato la questione delle risorse sull'edilizia scolastica: credo che sia ora di finire di spenderle attraverso strumenti come la cosiddetta « legge Mancina ». La distribuzione degli ultimi 150 milioni di euro è stata fatta in barba alle priorità che ogni regione aveva posto, non ascoltando il territorio e le proprie esigenze, ma ancora una volta attraverso i singoli parlamentari che avevano qualche urgenza sul proprio territorio. Non è così che risolviamo le questioni. Vorrei sapere se è possibile intervenire, eventualmente suggerendo delle graduatorie che rispettino le vere priorità che i territori esprimono.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANGELO ALESSANDRI

ROBERTO MORASSUT. Rivolgo un augurio al Ministro e al Viceministro. Faccio, più che una domanda, un invito. È particolarmente apprezzabile il riferimento che il Ministro ha fatto sul tema della casa. Pur se non è un tema statale, però il Governo e il Parlamento possono fare moltissimo sul piano dei principi e degli indirizzi. Mi auguro che questo Governo possa rappresentare anche una svolta per superare una dinamica che, di fatto, nell'ultimo decennio o poco più ha consegnato il tema della casa a una logica settoriale ed emergenziale laddove il tema

è gravissimo, socialmente sempre più esteso e centrale per l'economia e per l'equilibrio sociale.

Il collega Dionisi ha citato un dato molto noto, e cioè che in questo Paese abbiamo il 75 per cento delle famiglie proprietarie di un alloggio. Siamo, però, allo stesso tempo, il Paese che porta la maglia nera nella produzione di edilizia residenziale pubblica, di edilizia a fini sociali, che corrisponde a circa l'1 per cento della produzione edilizia totale.

Questi due dati sono, evidentemente, in collegamento perché questo vuol dire che negli ultimi 10-15 anni le famiglie, il ceto medio, la cui crisi non è soltanto legata a quella finanziaria recente, ma a tempi molto più lontani, sono state costrette a rincorrere soltanto il mercato privato per conquistare il diritto alla casa e hanno visto crollare il mercato dell'edilizia pubblica.

Ora, la logica emergenziale è stata di fatto provata e attraversata da tutti i Governi che hanno fatto la storia della Repubblica negli ultimi 10-15 anni. Essi hanno seguito strade o puramente emergenziali, cioè fatte di sovvenzioni sempre più esigue per il mercato dell'edilizia pubblica o per il sostegno agli affitti, oppure, come avvenuto negli ultimi tempi, hanno tentato di affidarsi unicamente al ruolo del mercato finanziario privato. In particolare, con il cosiddetto Piano casa contenuto nel famoso decreto-legge n. 112 del 2008 del Ministro Tremonti, abbiamo avuto un tentativo di dare un respiro strategico a questa tematica che, però, è completamente fallito.

Il punto è che ci si aspetta che questo Governo esca da questa logica e guardi in maniera organica a questo tema. Credo che per farlo esista solo una strada: quella di collegare il tema della casa a quello più generale del governo del territorio, perché i due temi non sono separabili. Il rilancio di una politica per la casa è connesso, infatti, al tema del recupero urbano, del risparmio del suolo, della quantità e della qualità dei servizi collettivi nei nuovi insediamenti, alla necessità di determinare una mescolanza urbana nelle realtà terri-

toriali, soprattutto delle grandi città, ed è strettamente collegato al contenimento del dominio della rendita urbana, che non solo frena l'economia, ma rende più ingiusta la società.

L'invito, per questa ragione, è il seguente: affronti, signor Ministro, nel tempo che è a disposizione di questo Governo, che mi auguro possa essere interamente coincidente con i mesi che ci separano dalla fine della legislatura, se non il tema complessivo del governo del territorio, che richiederebbe forse un'intera legislatura, almeno l'aspetto centrale, il cuore del problema, ossia il governo della premialità in urbanistica; tenti, con un'azione coordinata tra Governo e Parlamento, di imprimere indirizzi generali nel rispetto della Costituzione e del ruolo delle regioni al tema delle incentivazioni urbanistiche ed edilizie, dei reciproci vantaggi possibili tra pubblico e privato in un regime di diffusa contrattazione urbanistica che ormai caratterizza il quadro legislativo dell'intera Europa, che consenta al pubblico, ai comuni di costruire un demanio di suoli.

Senza un demanio di suoli pubblici a basso prezzo, infatti, non si fa edilizia pubblica, non si realizzano le infrastrutture e non si rendono i grandi servizi collettivi. Non si dà, cioè, valore alla dimensione pubblica delle città, quella che, purtroppo, ci sta morendo tra le mani perché in questo Paese non si riescono a realizzare infrastrutture, servizi collettivi, case popolari o per il ceto medio e ci si affida al meccanismo un po' disordinato e molto variegato territorialmente del *project financing*, che passa per essere una procedura moderna, ma che purtroppo non produce nulla, almeno da qualche anno a questa parte. Si va a sbattere sempre il muso contro una procedura sterile, una modalità inefficace perché non c'è un indirizzo organico, di principi, che governi questa materia.

Accogliendo la segnalazione che lei ha fatto e che io ritengo estremamente apprezzabile, l'invito è, dunque, a lavorare per tentare di recuperare questo *gap* e a fare in modo che questo Governo si se-

gnali per essere di effettiva svolta su questi temi niente affatto settoriali ed emergenziali, ma davvero centrali per il destino del Paese, il rilancio dell'economia e anche per la ripresa dei ceti medi, cuore della tenuta di un sistema economico e democratico stabile.

CHIARA BRAGA. Al Ministro vanno i miei auguri di buon lavoro. Intervengo soltanto per riprendere un passaggio dell'intervento dell'onorevole Morassut. Spero avremo in seguito modo di affrontare il tema della casa col Ministro e il Viceministro che ne ha la delega. Credo che sia importante dare un segnale fin da subito e vorrei sapere se c'erano riferimenti in merito rispetto alla riattivazione del tavolo di confronto e di concertazione sulle politiche abitative, che so essere stato ampiamente richiesto anche dal sistema delle regioni, degli enti locali, come luogo appunto di composizione e di verifica di obiettivi assolutamente improrogabili.

Due piccole annotazioni, invece, di carattere infrastrutturale hanno a che fare con il completamento dei sistemi tangenziali della Pedemontana lombarda, in particolare il secondo lotto della tangenziale delle città di Como e di Varese. Sappiamo che questi erano parte integrante del progetto. Non hanno trovato finanziamento, ma abbiamo preso atto che sono stati riconfermati tra le opere inserite all'interno della legge obiettivo dalla delibera CIPE del 6 dicembre scorso e vorremmo avere rassicurazioni in merito dal Ministro.

Mi permetto, approfittando anche della sua nota sensibilità su un tema locale che ben conosce, quello della variante della Tremezzina, di chiedere al ministro Passera, che conosce bene i problemi di quel territorio, di farsene in qualche modo carico sia rispetto alla conclusione in tempi rapidi dell'accordo fra il Ministero e le regioni per la progettazione definitiva, sia per il reperimento di risorse rispetto all'infrastruttura fondamentale e primaria per quel territorio.

DANIELE MARANTELLI. Signor Ministro, come lei avrà facilmente intuito, il PD

è un partito federale, quindi non verrò meno alle impostazioni che sono state date dai miei colleghi apprezzando l'impostazione che ha dato e, soprattutto, manifestando altissima preoccupazione per le previsioni che ha fatto per l'anno prossimo.

Se è vero, infatti, che si stima una decrescita dell'1,6 per cento del PIL, vuol dire che l'anno prossimo balleremo sulle montagne russe, e quindi è assolutamente necessario avere come priorità la crescita e quella che rappresenta per noi l'ossessione delle ossessioni, ovvero il lavoro. Provengo da una provincia in cui ieri Whirlpool ha sottoscritto un accordo con i sindacati che prevede 495 licenziamenti. È evidente, quindi, che il rilancio delle infrastrutture materiali e immateriali è un fattore decisivo.

Nella passata legislatura con il cosiddetto federalismo infrastrutturale abbiamo approvato alcune infrastrutture rilevanti per una delle aree più dinamiche del Paese, che rispondono al nome di Pedemontana lombarda, BreBeMi e Tem. La collega Braga si già espressa sulle tangenziali di Varese e di Como e non ci ritorno. Erano state destinate risorse importanti sulla Pedemontana, (1.300.000.000 euro), ma sembra che esista un problema di fondo e per questo le chiederei conferma: per il completamento dell'insieme di queste opere la provincia di Milano, che per esempio detiene la maggioranza di Serravalle, è in grado di garantire la cabina di regia e, soprattutto, il necessario aumento di capitale? In assenza di questo, come intende agire e muoversi il Governo, utilizzando, per esempio, la leva della Cassa depositi e prestiti o altro? Certo, stiamo parlando di una delle aree non solo più popolate, ma a più alto tasso di *export*, quindi è decisivo che abbia a disposizione infrastrutture efficaci e moderne.

Sono d'accordo con la sua valutazione sulle procedure lente e farraginose da superare se si vuole realizzare le opere: noi siamo quelli del sì, quelli che vogliono realizzarle le opere, ma le vogliamo realizzare bene, con *standard* europei. Allora dobbiamo anche dirci che, a differenza del

sistema anglosassone, che ha una forte cultura del controllo, questo non è un punto forte del sistema italiano. Quindi è necessario combinare procedure innovative, quali quelle che lei ci ha prospettato, con il mantenimento di una serie di garanzie che tolgano di mezzo opacità tali in qualche caso, anzi sempre più spesso, da costringere altri organi, qualche volta la magistratura ordinaria, a intervenire.

Lei sa, inoltre, che siamo privi di un piano nazionale del trasporto aereo. Potrà apparire incredibile perché siamo uno dei dieci Paesi più ricchi del mondo, ma è così. Ci sono, in realtà, le linee guida della rete aeroportuale commissionate dal Ministro dei trasporti e delle infrastrutture uscente e da ENAC, ma di linee guida e commissioni siamo pieni, non ci manca nulla. Tuttavia, queste cose sono buone per i convegni, ma non tali da garantire incisive scelte di Governo, mentre credo che abbiamo bisogno di un piano del trasporto aereo nazionale perché abbiamo 47 aeroporti commerciali di volo e i primi 20 assorbono il 94 per cento del traffico passeggeri. È evidente che questi dati non descrivono un fattore di modernità, per cui credo che si debba assolutamente intervenire modificando alcune storture.

Quello tra Malpensa e Fiumicino è stato un dibattito tra tifosi; Roma, la capitale politica, religiosa, turistica, Milano indiscutibilmente la capitale economica e finanziaria. Posto, quindi, che il concetto di *hub* ormai è superato, bisogna anche intervenire, a mio avviso, per affrontare alcuni problemi evidenti. L'Antitrust ha aperto un'istruttoria per verificare se ci siano posizioni dominanti sulla rotta Linate-Fiumicino.

Ritengo che questo sia un tema maledettamente delicato, ma che non può essere eluso perché il decreto Bersani che prevede due voli a compagnia tra Linate e Parigi è aggirato, perché attraverso il sistema del *co-sharing* con Air France e utilizzando altre compagnie, quindi Alitalia, Alitalia Express, Volare, Air One, Air One CityLiner, si fanno 12 voli. Questo porta un sacco di passeggeri dall'Italia alla capitale francese e, grazie al federaggio su

Parigi, si toglie traffico *business* non solo a Malpensa, ma all'Italia. Il Governo non può eludere questo tema perché questo fa carta straccia del concetto di libero mercato, oltre che mandare tanti saluti agli investimenti fatti.

Ora, lei sa meglio di me che a Malpensa c'è un'area nella quale c'è non solo il 23 per cento della popolazione, ma il 26,5 per cento dalla produzione del PIL, i quattro quinti degli investimenti esteri in Italia, più della metà delle imprese multinazionali. In questi mesi Alitalia è andata via, Lufthansa anche, come Air France e a marzo andrà via KLM. Il trasporto aereo è uno dei settori a più alto valore di moltiplicatore degli effetti sia diretti sia indiretti sia indotti.

Credo che non possiamo più permetterci, da qui in avanti, che le strategie del trasporto aereo, storicamente decise dall'Alitalia, e il trasporto ferroviario nel passato da Ferrovie dello Stato, in futuro avvengono ancora con quelle modalità. È il Governo che deve definire una sua strategia, capendo anche come favorire investimenti attrattivi anche di compagnie asiatiche. Esiste, inoltre, il tema delicatissimo della liberalizzazione dei voli. Deve essere un impulso molto forte a realizzare patti bilaterali con gli altri Paesi.

Non credo, in sostanza, che il ministro Passera farà parte dei cosiddetti inoccupati, sottoccupati, che ha citato nella sua introduzione, ma dei superoccupati perché qui c'è un lavoro enorme da fare, c'è la nostra disponibilità a dare una mano per affrontare e risolvere positivamente le questioni aperte.

Le due questioni che le ho posto sembrano apparentemente derivare da una vocazione territoriale, ma mi sembra che stiamo parlando di due infrastrutture, le prime autostradali, la seconda aeroportuale, che fanno parte dell'asse fondamentale del Paese e del rilancio e della crescita senza la quale credo che quei dati molto preoccupanti, che lei responsabilmente, signor Ministro, all'inizio della sua relazione ci ha consegnato, non possono certo lasciarci indifferenti.

MAURO PILI. Grazie, Ministro, per l'attenzione che ha voluto riservare a questa Commissione. Mi permetto di introdurre solo alcuni titoli, avendole consegnato un appunto sulle questioni che in maniera un po' più esaustiva ritenevo di sottoporle.

L'articolo 22 della legge 42 del 2009 è la linea programmatica dello Stato e non dei Governi. È stata approvata, infatti, con ampia maggioranza dal Parlamento e, sostanzialmente, fissa l'obiettivo strategico del riequilibrio infrastrutturale. Credo sia questa la linea maestra su cui occorre trovare anche il lavoro *bipartisan* del Parlamento con la funzione del Governo di traghettare il Paese fuori da questa situazione.

Aggiungo che ritengo che la Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera abbia predisposto lo studio più avanzato in Italia sul deficit infrastrutturale, da una parte, e, dall'altra, sulle politiche di riequilibrio di coesione. A mio avviso, è quello il giornalmastro su cui il Governo e questa Commissione dovrebbero fondare la propria attività. Scatta, infatti, una fotografia puntuale di questi ultimi dieci anni di infrastrutture nel nostro Paese e, soprattutto, fa emergere il deficit infrastrutturale rispetto al tema della coesione territoriale, che io apprezzo molto che il Governo abbia posto come uno degli elementi cardine della sua azione non soltanto di ridefinizione degli assetti interni del Governo stesso, ma anche delle competenze.

A questo proposito, la stessa delibera del CIPE approvata qualche giorno fa ancora non tiene conto, a mio avviso, nonostante i richiami più volte fatti dalla stessa Commissione, dell'esigenza di uniformare le linee programmatiche dei Governi — cito questo, ma lo potrei fare per quelli precedenti — dove vi è bisogno assoluto di riproporre un riequilibrio territoriale delle infrastrutture nel nostro Paese.

Cito dei dati. Per le reti energetiche la media nazionale è 100, la Sardegna 35;

reti stradali, media nazionale 100, Sardegna 45. Per le reti ferroviarie: media nazionale 100, Sardegna 15.

Credo che siano dati emblematici, che devono indurre in tutti, il Governo e un Ministro autorevole come tutti le riconoscono di essere, l'esigenza di porre rimedio in termini oggettivi, concreti, parametrati su questi dati. Credo, quindi, che sia questo il primo tema su cui il Governo deve misurarsi davanti a una valutazione *ex ante* che abbiamo proposto come Commissione, appunto, su questo *dossier* rilevantisimo che chiederei al presidente della Commissione di far pervenire al Ministro.

Quanto all'accelerazione delle realizzazioni in corso d'opera, ho apprezzato molto il richiamo che lei ha fatto alla concretezza degli interventi e, soprattutto, all'esigenza dell'individuazione delle priorità. Aggiungo che per molte opere già finanziate, bloccate e con ritardi assolutamente inaccettabili, vi è l'esigenza di proporre anche valutazioni che, sul piano contrattuale, in altre parti del Paese sono state messe in campo, e cioè le accelerazioni in corso d'opera.

Recuperare, infatti, i ritardi contrattualmente è possibile, operare su tre turni h24 su opere orizzontali è assolutamente una regola europea e io credo che con l'intesa con le regioni possano essere individuate delle « opere spia », opere satellite che possono in qualche modo sul piano nazionale compiere un salto di categoria.

Inoltre, nel suo intervento lei ha richiamato la questione della piastra logistica euromediterranea. Vorrei ricordarle che nel piano strategico del nostro Paese è già contenuta la piastra logistica euromediterranea della Sardegna. Ad esempio, con riferimento alla tabella 2 del Documento economico-finanziario approvato qualche settimana fa questa Commissione ha dato come indirizzo quello di rendere gli interventi su questa piastra logistica euromediterranea prioritari.

Spostandomi un attimo dalle competenze della Commissione, direi che, in attesa di questi interventi infrastrutturali

che hanno bisogno di risorse finanziarie consistenti e di tempi per essere realizzate, c'è l'emergenza del ponte aereo e marittimo tra la Sardegna e il resto del Paese, un tema delicatissimo.

Io ho apprezzato la tempestività con la quale la settimana scorsa ha firmato i decreti per la continuità territoriale della Sardegna. L'autorevolezza politica che riconosco a lei, Ministro, è tale da chiederle anche di intervenire con le compagnie aeree perché accettino, in questa prima fase, la continuità territoriale e non si arrivi a una seconda fase di gara, con la quale si andrebbe incontro a un regime di esclusiva per la gestione delle tratte con la Sardegna e il resto del Paese e a compensazione finanziaria illegittima sul piano nazionale e su quello europeo. Si tratterebbe, infatti, di un aiuto di Stato perché i decreti che lei ha firmato contengono delle tariffe già comprensive di un utile di impresa per le compagnie aeree, quindi assolutamente inaccettabile e rischieremmo di bloccare questo processo.

Per quanto riguarda quella marittima, essendo la Sardegna isolata ormai da due anni per la vertenza Tirrenia, il mio appello è che lei faccia il richiamo delle convenzioni per l'anno 2012 della Tirrenia stessa con la Cin, che si possa rinegoziare per evitare il caos che ha portato la Sardegna a perdere milioni di passeggeri la tariffazione di onere di servizio pubblico con la Tirrenia per arrivare a definire una tranquillità per il prossimo anno.

Infine, richiamo le parole del collega Morassut su un tema strategico del nostro Paese. Noi l'abbiamo definito « Riqualificare l'Italia ». È una proposta di legge che abbiamo presentato ormai due anni fa — è inserita nella documentazione che le ho consegnato — che ripropone il tema del recupero del territorio per evitare che il nostro Paese abbia un depauperamento delle zone di espansione, che devono essere utilizzate al meglio per sopperire al dato emblematico di un patrimonio immobiliare che incide per il 40 per cento del nostro inquinamento nazionale.

Credo, quindi, che il piano contenuto nella proposta di legge possa essere valu-

tato. Già col precedente Governo abbiamo iniziato una valutazione anche tecnica della stessa proposta di legge. Da primarie società di pianificazione strategica è stimato in 150 miliardi di euro di investimenti in due anni. Crediamo sia un'opportunità importante e per questo sottopongo alla sua attenzione anche quella proposta di legge, seppure d'iniziativa parlamentare, che può trovare un punto di condivisione anche con le cose che diceva il collega Morassut.

SERGIO PIZZOLANTE. Questo Governo ha davanti a sé un anno di vita, quindi io non mi aspetto risposte esaustive da parte sua al lunghissimo elenco della spesa che le abbiamo fatto perché mi è chiaro che non ci sono più risorse pubbliche sufficienti, ma ci sono, invece, procedure pubbliche che frenano, fermano, disincentivano gli investimenti privati.

E allora il compito strategico che mi aspetto da lei, culturale ancor prima che politico, è principalmente uno: come riusciremo ad attrarre investimenti privati? Come facciamo per riuscire ad immettere sul mercato delle infrastrutture investimenti privati?

Mi aspetto da una persona con le sue competenze un discorso, se non si offende, alla Marchionne, che dichiari quali solo le condizioni in termini di incentivi, procedure, sburocratizzazione, per accendere gli investimenti e attrarre nuove risorse private nel sistema infrastrutturale e dell'investimento nel patrimonio edilizio privato italiano. Se lei riuscisse a fare un'operazione del genere, non avremmo sprecato un anno invano.

GABRIELLA MONDELLO. Signor Ministro, sarò molto breve. La ringrazio per la pazienza con cui ha ascoltato i nostri numerosi interventi, sottolineando anche, come avrà percepito, che la nostra — ringrazio anche il presidente e chi lo aiuta — è una Commissione propositiva, in cui sempre approfondiamo gli argomenti e in cui, al di là delle differenze partitiche, non si sono mai verificati atteggiamenti inconcludenti o prese di posizione troppo contrastanti.

Voglio ricordare soltanto dei titoli, come ha detto il collega Pili. Innanzitutto, attiro l'attenzione sulla Liguria che, come penso lei saprà, è una regione dal punto di vista infrastrutturale, soprattutto per quel che riguarda la città di Genova, veramente in sofferenza. Abbiamo appreso la notizia riguardante i lavori per la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi e ci auguriamo che dopo anni e anni di annunci sia veramente la volta buona.

Non è soltanto quella, in ogni caso, l'infrastruttura necessaria. Le raccomando di rivolgere un occhio particolarmente attento a questa regione soffocata dal punto di vista strutturale e autostradale e che, purtroppo, comincia a essere isolata — non è questa la sede — anche per quanto riguarda le comunicazioni ferroviarie. Immagino che arrivino anche ai suoi uffici le lamentele, le proteste, le sottoscrizioni di centinaia di persone che hanno visto sopprimere i treni per loro utilissimi per recarsi sul posto di lavoro.

Ripropongo, inoltre, come hanno fatto altri colleghi che mi hanno preceduto, il problema dei finanziamenti all'edilizia scolastica, che erano già stati approvati in Commissione, di cui tutti avevamo parlato, ma dei quali purtroppo non si è saputo più niente.

Concludo rivolgendole un appello perché so che prossimamente dovrà avere un incontro con Fincantieri. Vorrei che anche in quel caso rivolgesse uno sguardo particolarmente attento a questa importantissima attività industriale italiana che in Liguria vede ben tre stabilimenti, a Genova, a Riva Trigoso e a La Spezia-Muggiano e di rivedere l'impianto e lo sviluppo del programma futuro in modo da assicurare migliaia di lavoratori che nutrono incertezza.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro Passera per la replica.

CORRADO PASSERA, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ho cercato di prendere nota di tutto, almeno di tutto quello che ho capito e reputo un po' inevitabile che nelle prime riunioni tutti

facciamo emergere tutto. Tra noi dobbiamo dirci però chiaramente che riusciremo insieme a far qualcosa se insieme definiremo delle priorità. Se tutto è prioritario, tutto è importante, saremo paralizzati da noi stessi. Vi assicuro, quindi, che credo di non aver perso niente e farò il possibile insieme a miei collaboratori per dar seguito a tutte le sollecitazioni.

Non su tutto, ovviamente, sono preparato e comincerò a rispondere per gli aspetti che conosco meglio. In altre occasioni sicuramente toccheremo anche gli altri punti.

Inoltre, siccome alcuni di voi hanno toccato gli stessi punti, quando rispondo a uno, non si senta offeso chi non richiamo dopo per non essere stato menzionato.

Sul tema generale del problema delle procedure, non serve ripetere che deve essere nostro impegno comune trovare tutti i meccanismi che possano, da una parte, semplificare e, dall'altra, dare stabilità alla normativa in questo campo. Sono totalmente d'accordo con quello che hanno detto parecchi di voi, che più ancora delle risorse possono le norme per facilitare i lavori, ma che le norme, tuttavia, devono essere conoscibili, stabili, affidabili. Diversamente, le imprese non sanno su che cosa possono basarsi.

Per quanto riguarda la TAV, abbiamo degli impegni europei importanti, siamo arrivati con una lunga gestazione all'inizio di questi lavori. Questo Governo intende rispettare tutti questi impegni. Ci sarà da portare e da me dare le risorse necessarie. Non c'è dubbio che dall'esperienza TAV dobbiamo, comunque, imparare cose che in occasioni successive di questo tipo ci permettano di gestire meglio alcuni aspetti sia di dialogo col territorio sia di ricadute positive sul territorio.

Quanto al Fréjus, ho incontrato recentemente il Ministro francese dei trasporti anche su questo tema e, d'accordo con le Ferrovie, ci siamo presi l'impegno a sbloccare i lavori necessari ad assicurare l'andata e ritorno sui due binari entro la fine del mese di febbraio prossimo. Ovviamente, quando si eseguono questi grandi lavori — parlo soprattutto della

TAV — bisogna avere poi chiare tutte le operazioni, tutte le strutture e infrastrutture collegate, che poi danno un senso all'esistenza di queste nuove grandi infrastrutture.

All'onorevole Mariani dico che va bene il decisionismo e ci metteremo, ci metterò l'anima anche personalmente e fisicamente per sbloccare le cose. Molto spesso, infatti, le cose da sole non accadono e bisogna spendersi. Su questo mi impegnerò e lo verificherete nei fatti.

Tanti di voi, giustamente, hanno fatto riferimento ai rischi degli annunci. Al riguardo (a proposito degli annunci da me fatti che per adesso riguardano i 12 miliardi di euro del Ministero e del CIPE e poi, insieme al collega Barca, i 3 delle opere per il Sud), avrei intenzione di fare in questo modo: di conservare l'elenco delle opere con nome e cognome, con lo stato in cui le abbiamo trovate e, semestralmente o periodicamente quando ci vediamo, dirci dove siamo, eventualmente informando che da qualche parte ci siamo bloccati, che abbiamo o che possiamo avere un problema. State certi, però, che per me non esiste la cifra di 12 miliardi di euro di cui ci dimentichiamo, esistono le 49 opere che vanno a comporre quei 12 miliardi e, se siete d'accordo, insieme terremo traccia periodicamente di dove vanno a finire. È chiaro che questo ci mette pressione e dà una trasparenza responsabilizzante, però, a nostro avviso, è così che si deve procedere.

Sul Codice dei contratti pubblici vi chiederei di raggruppare tutti gli ultimi suggerimenti, unirli ai nostri, consolidarli, in modo da avere una foto precisa.

Quello dello scaduto, dei ritardi nei pagamenti della pubblica amministrazione, è uno dei temi più drammatici perché nessuno ne conosce l'ammontare. Mettendo, però, assieme scaduto pubblico e privato, probabilmente non andremo lontani da 100 miliardi di euro di indebitamento forzoso delle piccole e medie imprese. Si tratta di una cifra spaventosa, che è causa di problemi che cerchiamo di

rincorrere, giustamente, col fondo per la garanzia del credito e così via, ma questa situazione va corretta, aggiustata.

È chiaro che dobbiamo fare i conti con impegni impossibili da non rispettare, come quelli sul deficit e sul debito e, per la parte pubblica, dobbiamo trovare il modo di smontare gradualmente questa posizione di scaduto senza incidere sugli obiettivi e gli impegni abbiamo preso a livello europeo. Ma non dobbiamo avere pace finché questo problema non sarà risolto dal momento che è una delle principali ragioni di sofferenza e, in taluni casi, di morte di aziende, le quali non muoiono di conto economico o di patrimonio, ma di finanza, di mancanza di incassi. Questo è da solo un peso enorme.

Nei tempi giusti dovremo adottare la direttiva europea sui pagamenti, che naturalmente impegna sia pubblico sia privato. Questo tocca anche questa Commissione, ovviamente, perché le infrastrutture e gli altri aspetti di cui vi occupate hanno e creano impegni di spesa, e quindi di pagamento, ma su questo tutti insieme non dobbiamo avere pace perché parliamo della sofferenza di aziende, di occupazione, di investimenti e di tante altre cose.

Molti hanno sollevato, l'onorevole Mariani per prima, la questione dell'Autorità di regolazione dei trasporti e il problema ANAS. Posso darvi delle assicurazioni per un aspetto, ma dell'altro non so. La cosa di cui sono sicuro e che le due anime dell'ANAS, di concedente e di concessionario, saranno divise. Questo, comunque, è un grande passo avanti perché l'anomalia di avere nella stessa entità due ruoli così diversi, di così diversa responsabilità, non può essere tollerata.

Non entro nel merito perché non sono in grado di farlo e ho deciso, oltretutto, come credo tutti gli altri ministri, di non entrare nel merito di cosa può e di cosa non può entrare negli emendamenti al « decreto salva Italia », ma il testo iniziale sulle competenze della nuova Autorità, effettivamente, essendoci questa agenzia per la parte autostradale, non comprendeva il mondo autostradale, in totale buona fede però, essendoci già l'agenzia

delle autostrade. Adesso non so né come né quando, eventualmente, queste cose potranno confluire, ma ciò che è più rilevante, e che portiamo a casa, è la divisione tra concedente e concessionario dell'ANAS.

Realacci e altri sollevano una serie di punti di grandissima importanza. Effettivamente, siamo andati molto vicini a non avere più l'agevolazione fiscale del 55 per cento per niente, poi l'abbiamo salvata per un anno. Quest'anno, se riusciremo a far bene altre cose o se riusciremo a trovare le risorse, si potrà prolungarla per gli anni successivi. Rimane sicuro il 36 per cento stabilizzato dall'anno successivo, che, ne convengo, certamente è ben diverso dal 55 per cento. A questo strumento credo molto, e quindi mi ci impegnerò. Per ora siamo riusciti a ottenerlo prorogato solo per un anno.

Un tema concettuale, ma molto rilevante e che, naturalmente, si scontra con norme europee e italiane e che dovremo nel tempo aggiustare, è quello della logica economica e di quella contabile, che ha dietro molte altre cose. È molto importante che riusciamo a prendere le decisioni giuste tenendo conto degli effetti indotti delle decisioni che prendiamo, per cui magari un investimento che ha un costo e non ha un ritorno diretto come investimento contabilizzabile ha, invece, un effetto indiretto molto rilevante. È chiaro che dobbiamo spingere in questa direzione nel rispetto delle norme europee e contabili italiane.

State certi che ci occuperemo subito dei decreti sulle fonti rinnovabili. Soprattutto sul tema delle biomasse vedo un grandissimo interesse perché, a differenza di altre rinnovabili, sono un'effettiva filiera tutta utile, con la possibilità e la già dimostrata capacità italiana di creare competenze, capacità produttive e tecnologiche per farlo. Grazie a questa filiera si possono risolvere problemi ecologici montanti che altrimenti non potrebbero essere risolti. Naturalmente, dobbiamo evitare di commettere errori come da altre parti, troppo cari per la bolletta delle famiglie e

delle imprese, ma questo mi sembra un campo in cui possiamo usare l'esperienza non del tutto positiva del passato.

Sulla chimica verde non potrei essere più d'accordo sulle cose dette. Se ci sono le risorse di questo fondo rotativo di Kyoto, che sento per la prima volta, lo considero una delle prime buone notizie che ho avuto da parecchi giorni, per cui l'ho appuntata in caratteri cubitali.

Per le piccole opere, son d'accordo con il deputato Benamati e, se non sbaglio, già tra i provvedimenti dei giorni scorsi, nell'ultima riunione del CIPE, su circa 716 milioni di euro di stanziamenti, sono stati realmente sbloccati 210 milioni di euro per le piccole opere. Si tratta di una goccia nel mare, ma è una dimostrazione che siamo d'accordo.

Con riferimento a quanto segnalato dal deputato Iannuzzi e da altri dopo di lui, dico che dovete stare certi, inoltre, che chiunque sarà il gestore delle concessioni autostradali, me ne sentirò responsabile dal punto di vista della cura con la quale sono definiti o materialmente realizzati cambiamenti tariffari da una parte e dall'altra. La stessa cura avrò per la verifica degli investimenti posti in essere o non realizzati dai concessionari, che significherà assicurare che avvengano. Se per caso non dovessero avvenire, i relativi soldi non saranno a disposizione, quindi o non saranno erogati, o saranno considerati separatamente, e saranno comunque non utilizzabili, ma questo è un compito che mi sembra assolutamente sempre doveroso fare, se possibile ancora meglio che in passato come tipo di controllo.

Circa l'importanza dei corridoi trans-europei e delle autostrade del mare, richiamate fra gli altri dal deputato Dionisi, voglio fare presente che all'ultimo Consiglio europeo, che per me è stato anche il primo, in questo campo è emersa, come dicevo, l'importanza dell'Italia su un bel numero di corridoi. Noi abbiamo chiesto come Italia di estendere anche alle autostrade del mare il trattamento di cofinanziamento europeo oggi non previsto per l'importanza che diamo a questi collegamenti, soprattutto per un Paese come

l'Italia che è fra quelli, non l'unico, che nel Mediterraneo devono assicurare nuovi collegamenti con tutto il mondo del Nord Africa.

Sull'allentamento dei vincoli del Patto di stabilità, osservo che è un grande tema su cui, sicuramente, dobbiamo mettere un po' di coraggio e di fantasia.

Ribadisco che quello della casa è soprattutto un tema delle amministrazioni locali, ma sono anche d'accordo con chi ha affermato che la normativa centrale e il ruolo del ministero possono essere rilevanti, per cui ci darò importanza e ruolo diretto.

Il deputato Bratti riprende il tema molto importante, di cui so poco, ma che mi stimola molto, della valorizzazione fluviale e del Po in particolare, per tutte le ragioni esposte sull'energia e sul trasporto, e quindi sull'economia ambientale e di turismo, non secondario in un mondo come il nostro. Teniamo conto delle caratteristiche degli impianti biogas proprio perché la rete non serve, come sta succedendo anche per quelli di fotovoltaici, per gestire questo genere di collegamenti, per cui non rifacciamo gli stessi errori.

In merito alla Torino-Lione, ho grande stima per come l'Osservatorio ha gestito l'intera vicenda e per come l'architetto Virano sta gestendo l'intera vicenda.

È positivo anche il mio giudizio sull'avvicinamento dei due ministeri che mi sono stati affidati, che tali rimangono per la loro diversità, ma insieme possono fare di più che separatamente.

Un tema ripreso da molti, e in particolare dall'onorevole Margiotta, su cui non si può, ovviamente, non essere d'accordo, è quello della coesione e del riequilibrio infrastrutturali fra le diverse aree territoriali, dell'importanza del Sud, della necessità di non guardare soltanto alle opere completabili, molto spesso più presenti nel Nord e nel Centro che nel Sud perché questo porterebbe a una maggiore disattenzione nei confronti del sud.

L'accordo di stamattina con le cinque regioni meridionali va in una direzione molto buona, soprattutto per il tipo di collaborazione che si è creata. Sabato

eravamo insieme al Ministero dello sviluppo economico, le regioni e i principali ministeri: ci siamo proprio messi lì con i pezzi di carta a dirci cosa avrebbe fatto ciascuno di noi, dove avremmo messo soldi, dove li avremmo presi, come avremmo recuperato. Ho visto uno spirito di collaborazione che mi ha fatto ben sperare. Su tanti settori, soltanto lavorando insieme centro e regioni si riusciranno a fare le cose malgrado le norme e la limitatezza delle risorse disponibili.

L'onorevole Margiotta mi chiede anche un giudizio sul Ponte sullo Stretto di Messina: non ho una risposta, non ne so ancora abbastanza, ma non è stato messo tra le opere strategiche dall'Europa. Questo di per sé non è un vincolo insuperabile, ma ribadisco che al momento mi sento ancora impreparato.

L'onorevole Viola parla di sistema idroviario e piano idrogeologico. Questo è maggiormente di competenza, naturalmente, dei nostri colleghi dell'ambiente, ma ci sentiamo molto impegnati. Cita anche, come altri di voi hanno fatto, casi specifici di aziende in difficoltà. Sono alcune centinaia e rappresentano una grandissima fonte di ansietà visto che rientrano, in taluni casi, quando diventano tavoli di crisi o quando commissariamenti, in qualche modo responsabilità di uno dei miei due ministeri.

Dove sarà necessario faremo il possibile, sapendo che si tratta più di mettere insieme le parti che non, ovviamente, di svolgere un ruolo economico. Le situazioni, invece, in cui ci sono ammortizzatori sociali da mettere in moto sono un tema del lavoro, ma per delle filiere industriali, con una visione complessiva delle tante crisi in atto, forse si possono mettere a fuoco modelli di intervento e, in taluni casi, meccanismi di politica industriale che possono tornare utili.

Quanto ai ritardi sulla banda larga, 400 milioni dei 3 miliardi di euro di cui parlavamo servono per azzerare il *digital divide* nelle cinque regioni del sud.

Non entro nel merito delle singole aziende, Lucchini, Porto Torres e così via, perché sono, appunto, tavoli su cui i miei

collaboratori si stanno impegnando. Per alcuni ci sono ipotesi di soluzioni, per altri meno.

Per l'edilizia, ho già detto che sono circa un miliardo i fondi che il Ministero in questo momento sta manovrando, con l'aggiunta della collaborazione con la Fondazione *housing* sociale, che, se non ricordo male, ammontano a 2 miliardi di euro. Sulla casa propongo, se siete d'accordo, di organizzare un incontro *ad hoc*.

La deputata Motta allertava sul rischio di *dumping* contrattuale per la norma che abbiamo introdotto della nettizzazione delle spese di personale. Noi non vediamo questo rischio, ma se voi lo credete, guardiamocelo bene a fondo e chiedo anzi a voi di farci capire meglio la questione, che oggi ho capito solo in parte. Ripeto che non lo vediamo come un rischio, ma magari c'è qualcosa che non vediamo.

Quanto ai rigassificatori, è vergognoso, effettivamente, che alcuni progetti già finanziati, presenti, disponibili e bloccati, e quindi uno dopo l'altro ci metteremo insieme a capire perché sono stati bloccati.

Quello dell'acqua è un grande mondo di grandi sprechi e grandi bisogni di investimento. Io sono tra quelli che pensano che non sia stata una buona idea rendere più difficile l'investimento privato in questo settore, ma tant'è, è così e dovremo trovare la maniera di portare risorse con difficoltà ancora maggiore di quella che avremmo avuto nell'altro caso.

L'onorevole Piffari apprezza il dialogo tra le amministrazioni locali e centrali. Effettivamente, i primi contatti sono di buono augurio. Verificheremo dove sono i 16 miliardi della BEI, di cui ovviamente io non so niente. Me ne informerò subito.

Alla BreBeMi, alla Pedemontana e alla tangenziale di Milano, ovviamente, non potrò non dedicare attenzione. Abbiamo messo l'anima nella vita precedente per fare in modo che partisse ed è una ragione in più per non vanificare veramente tanti sforzi. Sono, effettivamente, opere per il sistema lombardo e un po' per tutta l'Italia molto importanti.

Onorevole Morassut, i temi casa, delle città, della componente pubblica e del

ruolo dei comuni nell'urbanistica, potrebbero essere oggetto di un apposito incontro. Il mondo aree urbane e il disegno delle città che vogliamo, soprattutto le aree metropolitane, è un tema senza risposte facili, ma queste risposte fanno la differenza anche proprio per la civiltà di una società.

Al trasporto aereo, naturalmente, dobbiamo lavorare. A mio avviso, sono state negli anni passati aggiunti errori ad errori e oggi abbiamo tanti aeroporti, pochissimi di qualità e di dimensione adeguata. L'Antitrust faccia tutto quello che deve, non crediamo sia questo il problema. Peraltro, la famosa tratta Milano-Roma ormai è sostituita da treni per il 50 per cento, quindi a mio avviso rappresenta un non problema. In ogni caso, sia l'Antitrust a dire quello che deve essere fatto. Ci sono scadenze di apertura, dovranno essere seguite.

Malpensa è, a mio avviso, una grande occasione perduta per i collegamenti non adeguati, per non averla messa insieme a Linate, per aver trasferito da Malpensa a Fiumicino in tempi precedenti la nuova Alitalia, e quindi sicuramente rappresenta l'errore da cui dobbiamo cercare di imparare.

All'onorevole Pili dico che non sono in grado oggi di entrare nello specifico del caso Sardegna. Certi confronti non sempre dicono fin in fondo, non si possono confrontare sempre Sardegna e Lombardia, ma ci sono comunque sicuramente sintomi di allarme da più di un punto di vista e bisognerà vedere che cosa si può fare.

Non so, invece, cosa siano le accelerazioni in corso d'opera: mi informerò. Circa i collegamenti, invece, come è stato gentilmente anche riconosciuto, uno dei primi decreti è proprio in questa direzione.

Mi sembra molto importante il recupero del patrimonio immobiliare che inquina e che, quindi, può essere sia strumento di miglioramento della qualità della vita sia occasione di investimento e di attività economica.

Con le norme giuste, credo si possono attirare risorse importanti come chiedeva l'onorevole Pizzolante. L'allungamento delle concessioni che abbiamo messo nel « decreto salva Italia » va in questa direzione e le altre misure che citavo all'inizio, come pagare il contributo pubblico, per esempio, o altre norme vanno in questa direzione.

La Liguria è un altro tema molto importante, sia per casi aziendali sia per collegamenti infrastrutturali.

Questa è solo la *crème de la crème* delle questioni che avete sollevato. Da una parte, viene un senso di angoscia, dall'altra, il senso delle quante cose si possono fare. Dallo spirito con cui abbiamo iniziato a parlarne viene ottimismo sul fatto che sulle priorità sulle quali concorderemo magari porteremo anche a casa dei risultati.

La mia risposta è inadeguata, ma porto a casa tante idee.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro Passera e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16,30.

IL VICE SEGRETARIO GENERALE,
CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ED ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
AD INTERIM

DOTT. GUIDO LETTA

*Licenziato per la stampa
il 17 gennaio 2012.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

