

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANGELO ALESSANDRI

La seduta comincia alle 14,10.

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).

Audizione del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, sugli orientamenti del Governo in materia di politiche infrastrutturali e politiche abitative.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, sugli orientamenti del Governo in materia di politiche infrastrutturali e politiche abitative.

Nel ringraziarlo per la sua presenza, do la parola al Ministro Passera per la relazione.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, presidente. La relazione, che sta per esservi distribuita, è abbastanza densa di numeri. È suddivisa in cose fatte, cose in corso e cose in programma nei mesi a venire.

È nostra assoluta convinzione che la ripresa dell'economia e la crescita sostenibile del nostro Paese siano strettamente legate alla capacità di dare concreta accelerazione al processo di infrastrutturazione del Paese, un Paese che da moltissimi anni è caratterizzato da un ritardo infrastrutturale, le cui cause sono da ricercarsi in vari punti.

Certamente nella pesantezza dei procedimenti di programmazione, progettazione, autorizzazione, realizzazione e contenzioso relativo alle opere pubbliche e di quelli relativi all'erogazione dei fondi, pesantezza che ha scoraggiato l'attrazione di capitali privati, e nelle difficoltà procedurali e sostanziali di composizione dei conflitti tra livelli di governo, tra amministrazioni e tra amministrazioni e popolazioni. Dico questo perché per ciascuno dei problemi identificati come causa del ritardo infrastrutturale abbiamo cercato di individuare possibili soluzioni perché il discorso fosse completo.

Seconda area di ragioni del ritardo è il progressivo inaridirsi delle risorse per investimenti e il connesso peggioramento qualitativo delle fonti di finanziamento. Ed è per questo che sono state introdotte molte norme tese a rendere maggiormente attrattivi gli investimenti per il capitale privato.

Terza causa del ritardo è la mancanza di una politica dei trasporti effettivamente sinergica con le caratteristiche dell'apparato produttivo nazionale e la conseguente difficoltà di operare scelte coerenti negli investimenti su cui incanalare risorse disponibili: si può fare, infatti, la prioritizzazione delle infrastrutture soltanto alla luce di una politica dei trasporti coerente.

Scegliere, quindi, come linea strategica quella di utilizzare le risorse disponibili

per rendere il sistema dei trasporti effettivamente funzionale all'aumento della competitività e dell'efficienza, significa perseguire due distinti risultati: nel breve periodo, consentire l'avvio immediato di cantieri, di stati di avanzamento lavori e quindi l'immissione reale nel sistema economico di risorse finanziarie e la contestuale attivazione dei posti di lavoro; nel medio e lungo periodo, investire per migliorare il trasporto di merci e passeggeri, operando sul complesso della filiera logistica costituita da porti, aeroporti, reti ferroviarie, stradali e interporti, e pervenire così al ridimensionamento dei sovraccosti che il nostro Paese sopporta rispetto agli altri Paesi dell'Unione europea in termini di *export* e *import*. La logistica è una tassa che, considerando anche i costi di congestione urbana, supera i 50 miliardi di euro all'anno e rappresenta una vera palla al piede.

Quel che voglio dire con questo, è che nelle decisioni e nelle proposte che sono state portate all'attenzione del Parlamento c'è una dimensione di breve periodo, di immissione di risorse e di sblocco di cantieri, ma in una visione che è di lungo termine e che mira alla soluzione strutturale di alcuni di essi.

L'attuale Governo ha trovato un quadro di decisione e di tessuto normativo e un articolato sistema programmatico già definiti, ma queste volontà strategiche necessitano di atti compiuti. In altri termini, abbiamo cercato di valorizzare tutto quello che c'era, sbloccando tutto ciò che era bloccato.

Mi riferisco in particolare ad alcuni atti programmatici che è bene riepilogare.

Primo. La legge che ha istituito il fondo infrastrutture e ha assegnato 4,9 miliardi di euro è del luglio 2011. Fino al 6 dicembre 2011, però, data del primo CIPE di questo Governo, nessuna risorsa prevista in tale fondo era stata assegnata a specifici interventi. Nelle quattro sedute del CIPE finora effettuate dal Governo tale sostanziale importo è stato integralmente assegnato a interventi strategici. Nessuno legge critiche in quello che dico: voglio

dire soltanto che sbloccare le molte cose esistenti ha permesso di mettere in moto tante attività.

Secondo. Fino alla delibera del CIPE del 20 gennaio 2012, la legge n. 183 del 2011 (legge di stabilità per il 2012) che istituiva un fondo di 2,8 miliardi di euro per evitare il blocco dei cantieri a valle dell'azzeramento dei fondi FAS, avvenuto con un decreto del Presidente del Consiglio del 28 settembre 2011, non era stata resa operativa. Con tale delibera CIPE si è reso possibile lo sblocco di interventi infrastrutturali di competenza del Ministero delle infrastrutture dei trasporti per 1,9 miliardi di euro e per oltre 500 milioni di competenza del Ministero dell'ambiente.

Terzo. Il Piano Sud, che contempla interventi nel comparto infrastrutture per un importo di oltre 6 miliardi e 850 milioni di euro, era stato approvato dal CIPE il 3 agosto 2011, ma non era diventato operativo in quanto fermo alla Corte dei conti fino a quando è stato sbloccato dall'attuale Governo il 28 dicembre 2011. Con il collega Barca abbiamo, inoltre, deciso di sottoscrivere i previsti contratti istituzionali di sviluppo con le varie regioni del Mezzogiorno solo per gli interventi relativi ai Corridoi stradali e ferroviari. Abbiamo già definito con le Ferrovie dello Stato la bozza di contratto per il Corridoio ferroviario Napoli – Bari – Taranto – Lecce e analogo lavoro stiamo effettuando con l'ANAS. Il Contratto istituzionale di sviluppo è un atto che garantisce le varie fasi attuative e penalizza tutti i soggetti che non rispettano il cronoprogramma e gli impegni sottoscritti.

Quarto. Il Contratto di programma di Rete ferroviaria italiana (RFI) relativo alle annualità 2010-2011 non era stato approvato. Non solo è stato subito approvato dall'attuale Governo, ma abbiamo evitato che venisse defanziata una parte sostanziale del contratto stesso, pari a 1 miliardo e 808 milioni di euro. Il CIPE ha approvato il contratto di programma 2010-2011 per un importo di 5 miliardi e 857 milioni di euro.

Quinto ed ultimo punto delle cose « sbloccate » riguarda il decreto ministe-

riale che confermava, evitandone quindi la revoca, le risorse destinate ai progetti approvati dal CIPE prima del 31 dicembre 2008, ma non attivati concretamente. Tale atto, pur previsto dal decreto-legge n. 98 del 2011, non era stato emanato ed è diventato operativo solo agli inizi dell'anno in corso e ha confermato interventi di importo pari a 4 miliardi e 869 milioni di euro.

A questo volano di risorse va aggiunto quello relativo alla componente privata, generata proprio dalla messa a disposizione della quota pubblica. La componente privata sulle opere di cui abbiamo appena fatto l'elenco si attesta su un valore pari a circa 2,8 miliardi di euro. Sommando queste varie voci, ci troviamo di fronte a un valore globale che supera abbondantemente i 27 miliardi di euro.

Ritengo utile ricordare che all'interno di tale importo ci sono anche interventi non solo destinati alle grandi reti stradali e ferroviarie, ma anche investimenti relativi alle opere piccole e medie nel Mezzogiorno, all'edilizia scolastica e alle opere varie minori, il cui importo globale supera i 2 miliardi di euro.

Il primo obiettivo del Governo è stato, quindi, quello di rendere davvero utilizzabili queste risorse e rendere davvero cantierabile un numero rilevante di interventi. Una simile azione non poteva però essere mirata solo all'attivazione delle risorse. Era necessario sbloccare anche una serie di vincoli procedurali, una serie di filtri che ritardavano l'intero *iter* autorizzativo e scoraggiavano in partenza il coinvolgimento di capitali privati.

È stato, quindi, necessario fare approvare una serie di norme — circa 100 — con le quali superare una simile grave criticità del nostro sistema. Tali norme stanno già producendo risultati tangibili. Mi riferisco, per esempio, al contenimento dei tempi che intercorrono tra l'approvazione da parte del CIPE dei progetti e la definitiva registrazione delle relative delibere da parte della Corte dei conti. Siamo passati da un arco temporale di circa otto, quattordici mesi a trenta, sessanta giorni. Voglio dire che con le modifiche procedurali

introdotte abbiamo risparmiato strutturalmente oltre un anno e ciò grazie a un apposito provvedimento legislativo preso da questo Governo nel mese di gennaio.

Penso che un dato da solo evidenzia il cambiamento sostanziale. Su trenta delibere del CIPE assunte nelle sedute del 6 dicembre, del 20 gennaio, del 23 marzo e del 30 aprile dodici sono già registrate. Tutte le altre sono all'esame della Corte dei conti e pensiamo che entro il corrente mese dovremmo disporre della registrazione di ulteriori sei delibere. Per chi opera nel mondo delle infrastrutture fa un'enorme differenza risparmiare più di un anno. È un fattore molto rilevante.

Tra le norme approvate non posso non ricordare: le nuove ipotesi di subentro in caso di risoluzione del contratto assicurando la celere realizzazione dell'opera; il contratto di disponibilità con il quale un'opera privata viene posta a disposizione dell'amministrazione per l'esercizio di un pubblico servizio; la possibilità di anticipare la gestione di lotti funzionali facenti parte di interventi complessi; l'introduzione, per la realizzazione di nuove strutture carcerarie, di un nuovo modello di partenariato pubblico-privato, secondo il quale i costi di realizzazione delle strutture sono finanziati in gran parte con capitale privato; la dettagliata definizione, per consentire la massima tempestività nell'assegnazione da parte del CIPE delle risorse da destinare alle opere della legge obiettivo, della documentazione da presentare a corredo del piano economico e finanziario; l'approvazione di numerose disposizioni dirette a velocizzare i procedimenti approvativi dei progetti.

È stata inoltre introdotta una specifica disposizione sui dragaggi dei porti, che mira a semplificare e dare maggiore completezza al sistema normativo in materia. Un'altra specifica norma rimette a un regolamento del Ministro dell'ambiente l'utilizzo delle terre e delle rocce da scavo, grande problema attualmente al vaglio della Commissione europea e della Corte dei conti.

Una specifica disposizione interviene quindi in un settore oggi in forte crisi,

com'è quello dell'edilizia, stabilendo che i comuni possono ridurre l'aliquota di base dell'imposta municipale propria sugli immobili invenduti. Tra le misure per la portualità, segnalo quella che autorizza la corresponsione della quota di incremento di gettito IVA anche a favore delle società di progetto per le opere portuali.

La serie di norme approvate in questi ultimi mesi e la serie di atti appena richiamati sono tutte condizioni che hanno il duplice obiettivo di consolidare gli investimenti ritenuti strategici e di individuare, attraverso le modifiche delle norme regolatorie di settore, le migliori modalità di ripartizione dei costi di infrastrutturazione tra il pubblico e il privato. Ma abbiamo voluto anche creare le condizioni perché questo quadro di interventi, questa sommatoria di risorse diventasse un riferimento trasparente, diventasse cioè un'occasione per conoscere in modo capillare lo stato di avanzamento dei lavori, le criticità presenti nell'avanzamento degli stessi e il valore reale delle risorse impegnate.

Voglio dire con questo che sul sito del Ministero abbiamo pubblicato tutte le opere che sono state mano a mano approvate in modo tale che i cittadini, oltre che naturalmente i parlamentari, possano seguire l'avanzamento di ogni singola opera e ogni tre mesi sappiano a che punto è e, se è bloccata, per quale ragione. Sono state inserite, inoltre, tutte le cento norme con l'indicazione dell'avanzamento di tutti gli atti realizzativi e regolamentari che servono a renderle operative.

Questo è il lavoro che abbiamo completato.

Passiamo ora a ciò che stiamo facendo in questo momento. La riattivazione della macchina non può limitarsi solo alla continuità di interventi già decisi, ma deve identificare le modalità e le azioni necessarie per consentire, già nel corrente anno, l'avvio concreto di interventi, il cui volano globale si attesta intorno a 18 miliardi di euro, di cui la componente privata supera addirittura i 16,5 miliardi di euro. Abbiamo, cioè, identificato una serie di lavori per un ammontare complessivo attivabile

di 18 miliardi. Rispetto al primo blocco di interventi la componente privata è qui sicuramente molto più ampia.

Fanno parte di questo elenco di interventi opere come l'asse autostradale Catania – Ragusa (860 milioni di euro), l'asse autostradale Telesina (580 milioni), l'asse autostradale Termoli – San Vittore (1,1 miliardi), l'asse autostradale Tirrenica da Cecina a Civitavecchia (2 miliardi), l'asse autostradale Orte – Mestre (9,4 miliardi), l'asse autostradale di collegamento tra il porto di Ancona e l'autostrada adriatica (480 milioni), la Pedemontana piemontese (654 milioni), il secondo lotto della Pedemontana lombarda (950 milioni), il sistema autostradale della Pontina (1,8 miliardi).

Per attirare i privati, un tassello molto importante è stato posto con la nuova disciplina dei *project bond*, obbligazioni del settore privato emesse dalle società che realizzano il progetto. Incidentalmente, dico che è quello che vogliamo faccia anche l'Europa. Si tratta di una norma assolutamente nuova, che consente di dotarsi di un moderno strumento di finanziamento all'avanguardia in Europa e nel resto del mondo, in linea con lo schema proposto dalla Commissione europea attraverso l'iniziativa « Prestiti obbligazionari Europa 2020 » per il finanziamento di progetti.

La disposizione è importante non solo per la novità della norma in sé, ma anche perché è emanata nel contesto di un *corpus* di disposizioni mirate a dare finalmente le certezze necessarie all'operatore privato. Tra queste regole rientrano l'allungamento fino a cinquant'anni della durata delle concessioni, una progettazione più chiara attraverso asseverazioni sulla bancabilità dell'opera, un miglior rapporto tra le risorse pubbliche e private.

Con la nuova disciplina in materia di emissione delle obbligazioni da parte delle società di progetto, si introduce uno strumento di natura privatistica atto ad alimentare flussi di finanziamento per la costruzione di infrastrutture e a garantire la copertura dei rischi di costruzione. A differenza degli attuali strumenti di finan-

ziamento dei partenariati pubblico-privati, dove le obbligazioni vengono ripagate dagli introiti (pedaggi, canoni, eccetera) delle opere infrastrutturali già interamente realizzate, con questo strumento si agevola il reperimento di risorse finanziarie sia per il debito relativo a opere già realizzate che per opere non ancora in grado di produrre ricavi, attraverso l'applicazione di tariffe a carico dell'utenza.

L'equiparazione del trattamento fiscale dei *project bond* ai titoli di Stato, prevista nel recente « pacchetto sviluppo », consentirà l'autentico decollo di questo strumento, in grado di far confluire una massa ingente di capitali privati nel finanziamento di opere di interesse pubblico.

Non possiamo, poi, non ricordare la grande attenzione con cui stiamo seguendo la definizione delle scelte del nuovo assetto delle reti TEN-T, dando continuità al lavoro svolto dal passato Governo, riuscendo a ottenere la presenza del nostro Paese all'interno di quattro corridoi comunitari su dieci e difendendo al massimo la rilevanza strategica dei nostri sistemi metropolitani e dei nostri nodi portuali, aeroportuali e interportuali.

A tale proposito, ritengo opportuno ricordare che la proposta della Commissione europea in merito alla dimensione del nuovo fondo delle reti TEN-T è pari a 31,7 miliardi di euro, un importo di gran lunga diverso rispetto a quello del passato quinquennio, che era di soli 4,8 miliardi. Il nostro Paese finora ha garantito impegni finanziari molto rilevanti per la realizzazione di questi Corridoi comunitari ubicati nel proprio ambito territoriale.

L'Italia ha programmato, ha progettato, ha aperto cantieri e in alcuni casi ha completato un numero rilevante di interventi. In particolare, sono state programmate opere sui vari Corridoi per 90 miliardi di euro, di cui opere cantierate per 26 miliardi e opere completate già nel passato per 27,3 miliardi. Nessun Paese dell'Unione europea ha garantito finora un impegno finanziario così rilevante.

Per questo proporremo che ci sia un'equa assegnazione del fondo europeo, in modo da assicurare le risorse non solo

per i segmenti frontalieri, come il nuovo tunnel ferroviario lungo l'asse Torino – Lione e il Brennero, ma anche per i segmenti interni, come ad esempio il terzo valico dei Giovi, l'asse ferroviario Milano – Venezia – Trieste, l'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria, l'asse ferroviario Napoli – Bari.

Questa azione non è stata solo programmatica. La sottoscrizione dell'accordo Italia – Francia per la realizzazione del nuovo asse ferroviario Torino – Lione, accordo che quanto prima sarà oggetto di esame del Parlamento per la ratifica, l'avanzamento dei lavori propedeutici sull'asse del Brennero, i cantieri aperti sulla Torino – Lione testimoniano una chiara volontà di trasformare gli atti progettuali in opere compiute.

Accanto a un simile obiettivo strategico di valenza comunitaria, il Dicastero sta portando avanti interventi che, anche se di dimensione finanziaria minore, posseggono un'incisività capillare sia sulla riqualificazione del nostro tessuto urbano sia sull'immediatezza del ritorno di investimento generato. Mi riferisco al Piano casa, al Piano per l'edilizia scolastica, al Programma delle opere piccole e medie del Mezzogiorno, alla messa in sicurezza delle grandi dighe, alla ricostruzione della città dell'Aquila.

Per il Piano casa si richiamano pochi numeri, che danno comunque conto della portata dell'azione del Ministero: 833 milioni di euro investiti come volano di risorse anche locali e private e che genereranno in tutto 72.000 alloggi, di cui 11.000 attivati con fondi già allocati, e circa 140.000 nuovi posti di lavoro.

Per quel che riguarda l'edilizia scolastica, il CIPE del 20 gennaio 2012 ha portato un'iniezione importante di fondi – 197 milioni di euro – a favore degli impegni già assunti con il Primo piano stralcio e 259 milioni di euro per uno stralcio del secondo programma. In questo modo gli interventi salgono a 3.596 unità scolastiche, a cui vanno aggiunti gli interventi relativi a uno stanziamento di 100 milioni di euro a favore di un redigendo piano per la realizzazione di nuove scuole.

Per quanto concerne le opere piccole e medie nel Mezzogiorno, con le delibere assunte dal CIPE dal 6 dicembre 2011 a oggi abbiamo garantito concretamente la copertura finanziaria della prima fase, pari a 413 milioni di euro, e necessariamente dovremo dare attuazione alla seconda fase, pari a 330 milioni di euro.

Questi interventi legati all'edilizia scolastica, al Piano casa e alle opere piccole e medie del Mezzogiorno rappresentano sicuramente un grande contributo alla riqualificazione dell'assetto urbano delle nostre città, ma rischiavano di essere slegati e non coerenti con l'organizzazione dell'intero sistema. Per questo motivo il Dicastero ha voluto dare la massima organicità alle iniziative progettuali già avviate e a quelle che nel breve e medio periodo saranno avviate.

Ha preso così corpo quello che viene definito « Piano città », un programma dedicato alla rigenerazione di aree urbane degradate. Il programma, che punta a mobilitare non meno di 2 miliardi di risorse pubbliche, prevede una procedura semplificata finalizzata a una rapida partenza dei cantieri. I comuni inviano le proposte a una cabina di regia formata da vari soggetti pubblici, dove l'intervento sull'area urbana viene montato e dotato degli apporti e dei finanziamenti necessari (*housing* sociale, scuole ad alta efficienza energetica, valorizzazione di aree demaniali, ristrutturazioni, interventi sulla mobilità, incentivi e agevolazioni alle imprese). Un contratto di valorizzazione urbana, che definisce gli impegni di ogni soggetto, completa e finalizza l'intervento.

Il programma farà da volano per la mobilitazione di capitali anche privati, generando effetti virtuosi sull'occupazione.

Un forte impulso a questo programma, e in generale al sistema dell'edilizia, può venire dalla recente approvazione del *bonus* fiscale sulle ristrutturazioni — la detrazione passa dal 36 al 50 per cento, raddoppiando l'importo — e dal *bonus* fiscale per la riqualificazione energetica, che sarà coperto fino alla metà del 2013, anziché fino alla fine del 2012.

Queste misure, a cui va aggiunto il ripristino dell'IVA sugli immobili invenduti oltre i cinque anni, in grado di liberare ulteriori risorse, daranno forte impulso agli interventi nelle città e rappresenteranno quella scintilla in grado di far riaccendere un mercato dell'edilizia che ha purtroppo risentito fortemente della crisi.

In merito al processo di messa in sicurezza delle grandi dighe, con il decreto-legge n. 201 del 2011 il Governo ha introdotto una serie di disposizioni che riguardano proprio la sicurezza delle grandi dighe. Oggi in Italia delle 539 grandi dighe 375 hanno più di cinquant'anni di esercizio. Le nuove norme, che attengono in particolare alla rivalutazione sismica e idraulica delle dighe e al recupero della capacità di invaso, avranno una significativa ricaduta economica per studi propedeutici e successivi interventi in termini ambientali, di sicurezza, di maggior utilizzo dell'idroelettrico, con una previsione di investimenti nel medio termine, a partire dal prossimo anno, valutabili in circa 500 milioni di euro. Già attualmente sono stati avviati su 50 dighe e sono in atto interventi straordinari su altre 30.

Per quanto concerne la ricostruzione della città dell'Aquila, al Dicastero compete la ricostruzione degli edifici pubblici. Per tale finalità sono stati assegnati, prelevandoli dal fondo infrastrutture, 408 milioni di euro e di tale volano di risorse è già stata garantita e avviata concretamente una prima *tranche* di oltre 200 milioni di euro. Senza dubbio questa prima assegnazione è esigua; tuttavia, le opere pubbliche diventano un vero legame dell'intero tessuto urbano. La città, infatti, è fatta di simboli. Gli edifici pubblici, le piazze, le chiese, i musei, i centri culturali sono i riferimenti chiave delle città. Nel caso di una città distrutta come l'Aquila, sono il DNA che sopravvive anche dopo un evento sismico grave.

Ma questa sommatoria di risorse che, tra opere sbloccate e interventi che stiamo rendendo operativi attraverso il coinvolgimento di rilevanti capitali privati, raggiunge il valore di 46 miliardi di euro, non

tiene conto di ciò che possiamo e dobbiamo non solo programmare, ma garantire finanziariamente entro il prossimo triennio, se vogliamo davvero ridimensionare il grave *gap* infrastrutturale che il nostro Paese vive da molti anni: un *gap* che, come dicevo all'inizio, rende la nostra capacità produttiva non competitiva su scala comunitaria e internazionale.

Cito, in proposito, alcuni esempi delle cose a cui stiamo lavorando. Già nel documento di economia e finanza approvato dal Governo e dal Parlamento nell'aprile scorso abbiamo elencato in modo dettagliato le esigenze finanziarie necessarie per consentire un ulteriore impulso e al tempo stesso per assicurare il completamento di impegni già assunti su scala comunitaria. Senza dubbio l'obiettivo di raggiungere l'equilibrio di bilancio nel 2013 e la recessione che caratterizza questa fase dell'economia ci impone un forte contenimento delle esigenze finanziarie necessarie.

Per questo abbiamo ritenuto opportuno articolare le varie finalità strategiche nelle seguenti quattro distinte priorità funzionali, limitando al massimo le esigenze legate all'annualità 2013: 1) priorità obbligate; 2) priorità legate alle decisioni assunte a scala comunitaria sul nuovo assetto delle reti TEN-T; 3) priorità supportate da un reale coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione delle opere; 4) priorità tese a dare continuità agli impegni assunti.

Fanno parte del primo filone funzionale interventi che nel triennio richiedono risorse globali in conto capitale per circa 5,4 miliardi di euro, di cui 2,7 miliardi relativi all'annualità 2013. Un simile importo consente, sempre nel triennio, la realizzazione dei seguenti interventi: contratti di programma 2013 di ANAS e Rete ferroviaria italiana; ulteriori *tranche* per il completamento della messa in sicurezza della città di Venezia e della laguna (progetto MOSE); nuovo asse ferroviario Torino – Lione; nuovo valico ferroviario del Brennero per la parte italiana; messa in sicurezza di ponti e viadotti; interventi di

completamento di opere già cantierate e bloccate; fondo mirato a evitare l'ennesima proroga degli sfratti.

Fa parte del secondo filone una serie di interventi che, a livello strategico, sono coerenti con il quadro delle priorità definito a livello comunitario in termini di *core network*. L'importo delle esigenze finanziarie del triennio è pari a circa 1,9 miliardi di euro, di cui 1,7 miliardi relativi all'annualità 2013. Trattasi in particolare di interventi relativi ad assi viari, nodi metropolitani, nodi logistici di particolare rilievo.

Fa parte del terzo filone una serie di interventi che, grazie alle norme sulla defiscalizzazione, possono consentire un forte ridimensionamento delle risorse pubbliche necessarie per la realizzazione di assi strategici fondamentali e, al tempo stesso, assicurare un coinvolgimento di rilevanti capitali privati.

Fa parte dell'ultimo filone una serie di azioni che invocano impegni sia in conto capitale sia in conto esercizio. Il valore globale di tali finalità, in conto capitale, si attesta sui 400 milioni di euro, di cui circa 200 milioni per l'annualità 2013, essenzialmente finalizzati a completare il piano delle opere piccole e medie del Mezzogiorno, e su un valore di circa 750 milioni di euro, in conto esercizio, relativi, tra l'altro, sia agli interventi a sostegno del settore dell'autotrasporto merci per conto di terzi sia ad agevolazioni fiscali.

L'insieme di queste esigenze finanziarie ammonta globalmente a circa 11,5 miliardi di euro, di cui 5,6 miliardi relativi al 2013, che ci stiamo adoperando per identificare. Abbiamo ritenuto opportuno identificare anche quali sono, sempre alla luce delle decisioni già assunte dalla Commissione europea sulle reti TEN-T, le scelte ormai obbligate che dovranno trovare concreta attivazione entro il 2015.

Per tale obiettivo le esigenze finanziarie superano il valore di 48 miliardi di euro e sono relative, tra l'altro, ai nuovi valichi ferroviari (tunnel del Frejus, tunnel ferroviario del Brennero comprensivo dell'asse Fortezza – Verona); al completamento dell'asse ferroviario dell'alta velo-

cità Milano – Venezia; al completamento dell'asse ferroviario dell'alta velocità Milano-Genova; al completamento dell'asse ferroviario Napoli – Bari, al completamento del sistema del MOSE; al completamento dell'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria; al completamento degli impianti aeroportuali di Milano e di Roma; ad interventi negli impianti portuali.

In questa prospettiva, le priorità di intervento nazionali coincidono con il sotto-insieme delle infrastrutture strategiche comprese nella Rete essenziale trans-europea di trasporto, la cosiddetta TEN-T, con il duplice vantaggio di abbinare un valore aggiunto di crescita europea al valore aggiunto di crescita italiana e di utilizzare al meglio i cofinanziamenti europei per le stesse infrastrutture.

Questa elencazione dettagliata conferma la concreta volontà di attivare investimenti superiori ai 100 miliardi da qui al 2015. Li abbiamo suddivisi tra quelli che ci sono già, quelli che abbiamo individuato come prioritari e quelli che dobbiamo ancora mettere in lavorazione.

Il nostro Paese ha la possibilità di uscire dalla crisi anche investendo su un preciso quadro infrastrutturale che contenga al suo interno: interventi coerenti con una decisione programmatica sovranazionale e ben inseriti nelle priorità europee; interventi coerenti con la chiara finalità di abbattere i vincoli che rendono non competitivo il nostro sistema produttivo; interventi garantiti da un'adeguata copertura pubblica che, pure in presenza di condizioni economiche finanziarie allo stato difficili, sono capaci di attrarre capitali privati; interventi supportati da provvedimenti normativi e amministrativi che assicurano i privati su due distinte variabili, costi certi e tempi certi.

Questo tipo di approccio e questo impegno a risolvere le emergenze e a dare respiro attuativo nel medio periodo risponde a un preciso obiettivo: lasciare un'eredità positiva, lasciare condizioni di rilancio misurabile anche alla prossima legislatura.

Per questo motivo il Governo intende far propria la volontà diffusa di: verificare ciò che, in termini di pianificazione, di scelta di investimenti e di logica programmatica, non ha funzionato; cercare i primi ritorni economici della mole di investimenti avviati nel decennio 2001-2010 (circa 70 miliardi di euro); coinvolgere in modo sostanziale capitali privati nella infrastrutturazione del Paese.

L'azione legata alla rilettura delle scelte compiute e alla definizione di una nuova programmazione non comporta analisi e approfondimenti particolari, in quanto supportata da scelte già compiute su scala sovranazionale. Per questo motivo è in corso una verifica della coerenza delle opere già definite strategiche secondo le procedure della legge obiettivo con la scelta di aderire alle priorità europee sopra richiamate, dando attuazione a quelle prioritarie già assentite come opere strategiche nazionali o modificando in coerenza l'elenco delle opere strategiche nell'ambito dell'Allegato infrastrutture.

Un simile processo programmatico comporta, però, un nuovo rapporto con il territorio e con le regioni. Disponiamo di uno strumento rappresentato dall'Intesa generale quadro, che definisce gli impegni condivisi da Governo e regioni sulle infrastrutture da realizzare in ogni singola realtà regionale. Tali Intese contengono anche precise priorità: l'elencazione di tali priorità e la loro interazione con le scelte di scala comunitaria rappresentano il riferimento programmatico su cui impostare un primo quadro temporale di azioni e di interventi.

È allo studio la possibilità di proporre l'inserimento nell'ordinamento giuridico di norme di carattere costituzionale che attribuiscono, tra l'altro, alla competenza esclusiva dello Stato le infrastrutture strategiche di interesse nazionale e sovranazionale e norme ordinarie che proibiscano la *reformatio in peius* retroattiva del trattamento finanziario e fiscale degli investimenti infrastrutturali, che consentano il coordinamento della programmazione in-

frastrutturale strategica statale con quella europea, e che disegnino una legge quadro di governo del territorio.

Si intende altresì verificare la possibilità di introdurre, senza incidere in modo rilevante sul costo e sui tempi di realizzazione delle opere, « il dibattito pubblico », cioè il meccanismo di coinvolgimento delle popolazioni, prevedendo procedure di consultazione delle popolazioni locali e delle associazioni portatrici di interessi diffusi da svolgersi in tempi certi nell'ambito di una rivisitazione dell'intero processo decisionale per la realizzazione delle grandi opere. L'obiettivo è il consolidamento e l'assestamento dei contratti pubblici, al tempo stesso prevedendo le modalità di decisione sulle opere per le quali mancasse l'intesa tra lo Stato e le regioni interessate.

Come già esplicitato nelle linee guida allegate al documento di economia e finanza, prima di concludere volevo ribadire l'attenzione che poniamo su tre precise finalità: l'infrastrutturazione del Mezzogiorno, la prevenzione delle infiltrazioni malavitose, la sicurezza sul lavoro.

In merito alla infrastrutturazione del Mezzogiorno, il Governo resta impegnato nel completamento e nell'attuazione: della Salerno – Reggio Calabria; del contratto di programma delle Ferrovie dello Stato, al cui interno finalmente compare una misurabile posta finanziaria per l'avvio dei lavori dell'asse ferroviario Napoli – Bari; dei sistemi metropolitani di Cagliari, di Napoli, di Bari, di Catania e di Palermo; dell'asse autostradale Telesina; dell'asse Siracusa – Gela; dei sistemi portuali campano e pugliese; delle piastre logistiche di Taranto, di Cagliari e di Augusta; degli interventi relativi agli assi viari in Sardegna, come la statale 131 Carlo Felice o la Olbia – Sassari; degli interventi legati alla salvaguardia delle risorse idriche. Tutte opere che costituiscono un quadro concreto di azioni mirate al rilancio organico del Mezzogiorno.

Queste azioni infrastrutturali devono però essere strettamente correlate a iniziative di rilancio misurabile delle attività imprenditoriali. La conduzione unitaria

dei Dicasteri delle infrastrutture e dei trasporti e dello sviluppo economico rappresenta una condizione privilegiata che può davvero reinventare in modo sostanziale l'approccio del Governo sul Mezzogiorno, coordinato dal ruolo del Ministro Barca e del suo Dicastero.

In merito alla prevenzione delle infiltrazioni malavitose, penso che la qualità del mondo imprenditoriale, da un lato, e la capacità del Governo di garantire la sicurezza sui lavori, dall'altro, rappresentino il binomio obbligato che si intende porre ogni qual volta decidiamo di realizzare un'infrastruttura.

L'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria è oggi senza dubbio quello su cui si è incentrata al massimo l'attenzione del Governo e del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti proprio per la serie di fenomeni legati a forme di criminalità organizzata, fenomeni affrontati in modo organico da un apposito Servizio per l'alta sorveglianza delle grandi opere, istituito con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti fin dal 15 aprile del 2002 all'interno della Struttura tecnica di missione per l'attuazione della legge obiettivo.

Questa azione preventiva, voluta fin dall'inizio delle attività legate all'attuazione della legge obiettivo, testimonia la volontà di aggredire in modo organico una simile emergenza, evitando di scegliere come azione preventiva la politica del non fare. È utile ricordare che fino all'aprile del 2002 il controllo e il monitoraggio delle opere non era supportato da un'interazione sistematica tra il Ministero delle infrastrutture, il Ministero dell'interno e le varie prefetture.

Il costante impegno del Governo è quello di vincere ogni azione malavitosa che persegua il chiaro obiettivo di governare il territorio attraverso il blocco di ogni processo di infrastrutturazione. Gli ultimi provvedimenti assunti dall'attuale Governo hanno reso sempre più incisiva e capillare la funzione del Servizio per l'alta sorveglianza prima richiamato, e ciò attraverso la possibilità di sopralluoghi tec-

nico-amministrativi sui cantieri da effettuare insieme alla Guardia di finanza.

In merito alla sicurezza sui lavori, questa è senza dubbio legata alla capacità e alla qualità imprenditoriale delle imprese di costruzione. Occorre, quindi, evitare di affrontare la preoccupante tematica legata alla sicurezza nei cantieri solo ricorrendo a forme restrittive e a penali a valle di infortuni gravi.

La pubblica amministrazione, per superare questa patologia che nel nostro Paese rischia di diventare irreversibile, si dovrebbe dotare di un sistema di *rating* delle imprese gestito da società specializzate. Il *rating* dovrebbe avvenire sulla base di criteri che facciano riferimento alle reali capacità imprenditoriali e realizzative dell'impresa, alla sua consistenza finanziaria, alla serietà dei suoi comportamenti, per esempio il numero degli infortuni registrati, il numero delle varianti richieste, l'entità del contenzioso con la pubblica amministrazione.

Questa lunga cavalcata voleva servire per dare alla Commissione una panoramica completa del lavoro fatto, del lavoro in corso e del lavoro in corso di programmazione. Si tratta chiaramente di una rappresentazione parziale, ma era opportuno, secondo noi, che aveste in mano l'elenco di tutti i « cantieri » fisici e anche normativi e di controllo su cui ci stiamo impegnando, in modo tale che possiate darci non solo il vostro parere, ma anche le vostre indicazioni su cosa fare di più, di meglio o di diverso, rispetto a quello che stiamo facendo.

Certamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta lavorando con grande impegno e questo ve lo posso testimoniare.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro Passera e, nell'autorizzare la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna della documentazione consegnata (*vedi allegato*), do la parola ai colleghi che vogliano intervenire per porre domande o formulare osservazioni.

FRANCESCO NUCARA. Ringrazio il Ministro per questa relazione abbasta-

nza efficace per capire come vanno le cose.

Vorrei porre qualche rapida domanda puntuale perché la relazione ci darebbe lo spunto per presentare una trentina di interrogazioni parlamentari, ma è inutile perdere tempo visto che il Ministro non risponde alle interrogazioni parlamentari che i deputati gli rivolgono.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Come si permette di dire questo !

FRANCESCO NUCARA. Mi permetto di dirlo perché di recente ne ho presentata una sulle ferrovie alla quale non ha ancora risposto e una durante il *question time*, ma a rispondere lei ha mandato il Ministro per i rapporti con il Parlamento. Se dico quello che dico, dunque, è perché sono direttamente interessato alla questione.

Il problema di questa relazione, secondo me, è che — giusta o sbagliata — manca una visione politica dei problemi. È una relazione che non può fare il Ministro, ma un direttore generale !

È chiaro che i problemi della mancata infrastrutturazione del Paese non possono essere addebitati a questo Governo. Mi pare evidente. Ma, se il Ministro delle infrastrutture, dopo il viaggio all'inferno che ha fatto sulla Salerno — Reggio Calabria insieme al dottor Ciucci, dice che entro il 2013 la Salerno — Reggio Calabria sarà completata, a me viene in mente che nel 2010 in Parlamento il Presidente del Consiglio dell'epoca disse la stessa cosa. Io gli spiegai che sulle tabelle dell'ANAS lungo l'autostrada Salerno — Reggio Calabria era riportato, come data di fine lavori, il 2014.

Lei oggi ci dice questo, signor Ministro, ma le ricordo che per il completamento della Salerno — Reggio Calabria manca ancora il finanziamento per 60 chilometri di autostrada in territori, per così dire, non facili. Non siamo nella Pianura padana; siamo in territori geologicamente disastriati e con una orografia combinata male.

Oltre al viaggio all'inferno sulla Salerno – Reggio Calabria, le consigliereei, nei limiti di questa mia tesi, che non è una provocazione, di ripetere quanto fece Tremonti insieme ai tre segretari dei sindacati più importanti, Angeletti, Bonanni ed Epifani: un viaggio in treno fino a Reggio Calabria. Infatti, viaggiare su un treno che va a Reggio Calabria, o a Palermo e quindi in Sicilia, è veramente una cosa indegna di un Paese civile. Se capitasse a lei di non poter accompagnare una bambina di dieci anni in bagno perché i bagni sono chiusi o impraticabili, lascerebbe ancora che Mauro Moretti continui con il disastro che ha provocato nelle Ferrovie italiane in questi anni?

Bisogna licenziare sia Moretti che Ciucci. Questo è il vero problema!

Se l'infrastrutturazione italiana è nelle condizioni in cui si trova oggi, la colpa deve essere di qualcuno. È la colpa è, esattamente, di Ciucci e di Moretti!

Sotto questo profilo, chi è contrario al Ponte sullo stretto di Messina può dormire sonni tranquilli perché, se lo deve realizzare Ciucci, non lo vedremo mai!

Vorrei capire se il Corridoio 1, che dovrebbe andare da Berlino a Palermo, esiste oppure, se come lei dice nella relazione, andremo verso Bari, verso Taranto e Lecce, ritornando poi verso la Calabria dallo Ionio. Penso che questo, dal punto di vista infrastrutturale, stia poco in piedi.

Queste sono le domande che le rivolgo. Le chiedo un impegno preciso per sapere davvero, con serietà quando finirà la Salerno – Reggio Calabria.

Manca un indirizzo politico al problema della infrastrutturazione del Mez-

zogiorno. Prima ce n'era uno, forse per voi sbagliato. Bene, fatene uno nuovo. Voi siete il Governo dei tecnici e tecnicamente dovete risolvere i problemi che altri Governi hanno lasciato. Dovete procedere con celerità e con serietà, ad esempio cominciando a licenziare.

Non vanno licenziati soltanto gli operai. Vanno licenziati i *manager* che prendono un milione di euro l'anno per disastare le infrastrutture italiane!

PRESIDENTE. Non abbiamo più tempo, considerato che è ormai imminente la ripresa dei lavori dell'Assemblea dedicati all'esame del decreto-legge di riordino della Protezione civile. Avendo verificato per le vie brevi la disponibilità dei rappresentanti dei gruppi, propongo, d'intesa con il Ministro, di rinviare a una prossima seduta, da tenere in tempi brevi, gli ulteriori interventi dei deputati e la replica del Ministro stesso.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

La seduta termina alle 14,55.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 27 luglio 2012.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

**LA STRATEGIA DEL GOVERNO NEL PROCESSO DI
INFRASTRUTTURAZIONE ORGANICA DEL PAESE****Cosa abbiamo fatto nel primo semestre.**

Siamo convinti che la ripresa e la crescita sostenibile sono strettamente legate alla capacità di dare concreto avvio al processo di infrastrutturazione del Paese.

Un Paese da moltissimi anni caratterizzato da un ritardo infrastrutturale le cui cause sono da ricercarsi:

nella pesantezza dei procedimenti di programmazione, progettazione, autorizzazione, realizzazione e contenzioso relativi alle opere pubbliche e di quelli relativi alla erogazione dei fondi, pesantezza che ha scoraggiato l'attrazione di capitali privati; **nelle difficoltà, procedurali e sostanziali, di composizione dei conflitti tra livelli di governo, tra amministrazioni, e tra amministrazioni e popolazioni** più direttamente toccate dalle opere;

nel progressivo inaridirsi delle risorse per gli investimenti e nel connesso peggioramento qualitativo delle fonti di finanziamento, entrambi fattori legati alla crisi della finanza pubblica italiana;

nella mancanza di una politica dei trasporti effettivamente sinergica con le caratteristiche dell'apparato produttivo nazionale e nella conseguente difficoltà di operare scelte coerenti negli investimenti su cui incanalare le risorse disponibili utili per il sistema produttivo.

Scegliere quindi come linea strategica quella di utilizzare le risorse disponibili per rendere il sistema dei trasporti effettivamente funzionale all'aumento della competitività e dell'efficienza significa perseguire due distinti risultati:

- **nel breve periodo**, consentire l'avvio immediato di cantieri, di stati di avan-

zamento lavori e, quindi, la immissione reale nel sistema economico di risorse finanziarie e la contestuale attivazione di posti di lavoro;

- **nel medio e lungo periodo**, investire per migliorare il trasporto di merci e passeggeri, operando sul complesso della filiera logistica, costituita da porti, aeroporti, reti ferroviarie e stradali, interporti, e pervenire così al ridimensionamento dei sovracosti che il nostro Paese sopporta rispetto agli altri paesi della Unione Europea in termini di export/import: una «tassa della logistica» che, considerando anche i costi di congestione urbana, supera i 50 miliardi di euro l'anno e che rappresenta una vera palla al piede per le imprese italiane.

L'attuale Governo ha trovato un quadro di decisioni, un tessuto normativo ed un articolato sistema programmatico già definito, ma queste volontà strategiche necessitavano di atti compiuti. Mi riferisco, in particolare, ad alcuni atti programmatici che è bene riepilogare:

- La Legge che ha istituito il Fondo Infrastrutture ed ha assegnato **4.930 milioni di €** è del luglio 2011; fino al 6 dicembre 2011 (primo CIPE di questo Governo); nessuna risorsa prevista da tale Fondo era stata assegnata a specifici interventi. Entro le quattro sedute del CIPE finora effettuate dal Governo tale sostanziale importo è stato integralmente assegnato ad interventi strategici.

- Fino alla Delibera del CIPE del 20 gennaio 2012, la Legge 183/2011, che istituiva un Fondo di 2.800 milioni di – per evitare il blocco dei cantieri a valle dell'azzeramento dei Fondi FAS avvenuto con

un Decreto del Presidente del Consiglio il 28 settembre 2011, non era stata resa operativa. Con tale Delibera si è reso possibile lo sblocco di interventi infrastrutturali di competenza del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti per **1.975 milioni di €** e per oltre **500 milioni di €** di competenza del Ministero dell'Ambiente.

- Il Piano del Sud che contempla interventi nel comparto infrastrutture dell'importo di oltre **6.850 milioni di €** era stato approvato dal CIPE il 3 agosto 2011 ma non era diventato operativo in quanto fermo alla Corte dei Conti e sbloccato solo dall'attuale Governo il 28 dicembre 2011. Con il collega Barca abbiamo deciso di sottoscrivere i previsti Contratti Istituzionali di Sviluppo con le varie Regioni del Mezzogiorno solo per gli interventi relativi ai Corridoi stradali e ferroviari. Abbiamo già definito con le Ferrovie dello Stato la bozza di contratto per il Corridoio Ferroviario Napoli - Bari - Taranto - Lecce . Analogo lavoro stiamo effettuando con l'ANAS. Il Contratto Istituzionale di Sviluppo è un atto che garantisce le varie fasi attuative e penalizza tutti i soggetti che non rispettano il crono programma o gli impegni sottoscritti.

- Il Contratto di Programma di Rete Ferroviaria Italiana relativo alle annualità 2010 - 2011 non era stato approvato. Non solo è stato subito approvato dall'attuale Governo ma abbiamo evitato che venisse finanziata una parte sostanziale del Contratto stesso pari a 1.808 milioni di €. Il CIPE ha approvato il Contratto di Programma (2010-2011) per un importo di **5.857 milioni di €**.

- Il Decreto Ministeriale, che confermava e quindi evitava la revoca delle risorse destinate a progetti approvati dal CIPE prima del 31 dicembre 2008 ma non attivati concretamente, pur previsto dalla Legge 111 approvata nel luglio del 2011, non era stato prodotto. Tale atto è diventato operativo agli inizi dell'anno ed ha confermato interventi il cui importo è pari a **4.869 milioni di €**.

A questo volano di risorse va aggiunto quello relativo alla componente privata, generata proprio dalla messa a disposizione della quota pubblica. La componente privata si attesta su un valore pari a circa **2.800 milioni di €**.

Quindi se entriamo all'interno di queste varie voci e le sommiamo ci troviamo di fronte ad un valore globale che supera abbondantemente i **27 miliardi di €**. Ritengo utile ricordare che all'interno di tale importo ci sono anche interventi non solo destinati alle grandi reti stradali e ferroviarie ma anche investimenti relativi alle opere piccole e medie del Mezzogiorno, all'edilizia scolastica, alle opere viarie minori, il cui importo globale supera i 2 miliardi di €.

Primo obiettivo del Governo è stato quindi quello di rendere **davvero** utilizzabili queste risorse, di rendere **davvero** cantierabile un numero rilevante di interventi.

Una simile azione non poteva però essere mirata solo alla attivazione delle risorse, era necessario sbloccare anche una serie di vincoli procedurali, una serie di filtri che ritardavano l'intero iter autorizzativo e scoraggiavano, in partenza, il coinvolgimento di capitali privati. È stato, quindi, necessario fare approvare una serie di norme (**circa cento**) con le quali superare una simile grave criticità del nostro sistema. Tali norme stanno già producendo risultati tangibili.

Mi riferisco, ad esempio, al contenimento dei tempi che intercorrono tra la approvazione da parte del CIPE dei progetti e la definitiva registrazione delle relative Delibere da parte della Corte dei Conti.

Siamo passati da un arco temporale di **8 - 14 mesi a 30 - 60** giorni e ciò grazie ad un apposito provvedimento legislativo preso da questo Governo nel mese di gennaio. Ma penso che un dato da solo evidenzi il cambiamento sostanziale: **su 30 delibere del CIPE, assunte nelle sedute del 6 dicembre 2011, del 20 gennaio 2012, del 23 marzo 2012 e del 30 aprile 2012, 12 sono già registrate, tutte le altre sono all'esame della Corte dei Conti e si pensa**

che entro il corrente mese dovremmo disporre della registrazione di ulteriori sei delibere.

Tra le norme approvate non posso non ricordare:

- le nuove ipotesi di subentro nei contratti in caso di risoluzione del contratto assicurando la realizzazione dell'opera,

- il contratto di disponibilità, con il quale un'opera privata viene posta a disposizione dell'Amministrazione per l'esercizio di un pubblico servizio,

- la possibilità di anticipare la gestione di lotti funzionali facenti parte di interventi complessi,

- per la realizzazione di nuove strutture carcerarie è stato introdotto un nuovo modello di partenariato pubblico-privato secondo il quale i costi di realizzazione della struttura sono finanziati in gran parte con capitale privato,

- per consentire la massima tempestività nell'assegnazione da parte del CIPE delle risorse da destinare alle opere della Legge Obiettivo, è stata definita, nel dettaglio, la documentazione da presentare a corredo del Piano Economico e Finanziario (PEF),

- ulteriori disposizioni sono finalizzate ad una velocizzazione dei procedimenti approvativi dei progetti,

- è stata inoltre introdotta una specifica disposizione sui dragaggi nei porti che mira a semplificare e dare maggiore completezza al sistema normativo in materia,

- un'altra specifica norma rimette ad un regolamento del Ministro dell'ambiente l'utilizzo delle terre e delle rocce da scavo, attualmente al vaglio della Commissione europea e della Corte dei Conti,

- una specifica disposizione interviene in un settore, oggi in forte crisi, come quello dell'edilizia, stabilendo che i

comuni possono ridurre l'aliquota di base dell'imposta municipale propria (IMU) sugli immobili invenduti,

- tra le misure per la portualità, viene autorizzata la corresponsione della quota di incremento di gettito IVA anche a favore delle società di progetto per le opere portuali.

La serie di norme approvate in questi ultimi mesi e la serie di atti prima richiamati sono tutte condizioni che hanno il duplice obiettivo di consolidare gli investimenti ritenuti strategici e di individuare, attraverso le modifiche delle norme regolatorie di settore, le migliori modalità di ripartizione dei costi di infrastrutturazione tra il pubblico ed il privato.

Ma abbiamo voluto anche creare le condizioni perché questo quadro di interventi, questa sommatoria di risorse diventasse un riferimento trasparente, diventasse, cioè, una occasione per conoscere, in modo capillare, lo stato di avanzamento dei lavori, le criticità presenti nell'avanzamento degli stessi, il valore reale delle risorse impegnate e i tempi necessari per il completamento dei singoli interventi. Oggi sono pubblicati on line proprio gli interventi approvati dal CIPE nelle quattro sedute effettuate dall'attuale Governo e nell'arco del mese di giugno saranno aggiunti tutti gli interventi che compongono il Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Cosa stiamo facendo.

Questa riattivazione della macchina non può però limitarsi solo alla **continuità di interventi già decisi** ma deve, necessariamente, identificare le modalità e le azioni necessarie per consentire, già nel corrente anno, l'avvio concreto di interventi il cui volano globale si attesta intorno ai **18 miliardi di €** di cui la componente privata supera, addirittura, un valore di circa 16,5 miliardi di €. Va detto anche che la restante parte pubblica (risorse dello Stato, risorse regionali, risorse comunitarie) è già disponibile.