

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

44.

SEDUTA DI MARTEDÌ 3 LUGLIO 2012

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELO ALESSANDRI

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Braga Chiara (PD)	13
Alessandri Angelo, <i>Presidente</i>	3	Dussin Guido (LNP)	17
Seguito dell'audizione del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, sulle prospettive di sviluppo delle politiche infrastrutturali e delle politiche abitative (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Foti Tommaso (PdL)	13
Alessandri Angelo, <i>Presidente</i>	3, 13, 16, 18	Ghiglia Agostino (PdL)	15
Benamati Gianluca (PD)	16	Marantelli Daniele (PD)	14
Bonciani Alessio (UdCpTP)	15	Mariani Raffaella (PD)	15
		Morassut Roberto (PD)	14
		Passera Corrado, <i>Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 16, 17
		Viola Rodolfo Giuliano (PD)	13

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro per il Terzo Polo: UdCpTP; Futuro e Libertà per il Terzo Polo: FLpTP; Popolo e Territorio (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, Democrazia Cristiana): PT; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani-Azionisti: Misto-R-A; Misto-Noi per il Partito del Sud Lega Sud Ausonia: Misto-NPSud; Misto-Fareitalia per la Costituente Popolare: Misto-FCP; Misto-Liberali per l'Italia-PLI: Misto-LI-PLI; Misto-Grande Sud-PPA: Misto-G.Sud-PPA; Misto-Iniziativa Liberale: Misto-IL.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANGELO ALESSANDRI

La seduta comincia alle 13,55.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

(Così rimane stabilito).

Seguito dell'audizione del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, sulle prospettive di sviluppo delle politiche infrastrutturali e delle politiche abitative.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, il seguito dell'audizione Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, sulle prospettive di sviluppo delle politiche infrastrutturali e delle politiche abitative in Italia.

Ricordo che, come convenuto nella precedente seduta del 19 giugno scorso, sono stati trasmessi al Ministro i quesiti formulati dai deputati e sui quali il Ministro si era riservato di rispondere nella seduta odierna.

Do, quindi, subito la parola al Ministro Passera, che ringrazio per la presenza, per la replica.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Buongiorno a tutti. Vi ringrazio per le numerose domande che sono arrivate. Ne ho redatto un documento che lascerei alla Commissione.

Se siete d'accordo, risponderei a voce leggendo una versione più sintetica in modo che tutti abbiano un quadro di quanto è stato chiesto e delle risposte. In ogni caso, su tutto quanto dirò vi sarà consegnato alla fine un documento dettagliato e piuttosto corposo. Anche i quesiti, che sono molto lunghi in taluni casi, sono stati sintetizzati in modo che si sappia qual è il tema, ma nel documento che distribuiamo sono riportati integralmente.

Credo che le domande siano in ordine alfabetico. Il primo quesito è dell'onorevole Benamati (i quesiti sono elencati secondo l'ordine alfabetico dei proponenti) e riguarda informazioni specifiche sullo stato della realizzazione del nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno a Bologna. La risposta è la seguente: il pre-CIPE del 26 giugno scorso ha esaminato e dato parere favorevole al progetto integrato del nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno. In particolare, il pre-CIPE ha deciso l'approvazione del progetto definitivo per un importo pari a 159.724.000 euro, totalmente finanziati dalla Società Autostrade per l'Italia. L'autorizzazione è all'utilizzo delle economie provenienti dai ribassi d'asta per reintegrare la voce oneri di investimento.

Il secondo quesito, dell'onorevole Bocci, riguarda lo stato dell'arte (progettazione, finanziamenti e tempi di esecuzione) dell'asse autostradale Orte-Mestre, del nodo stradale di Perugia e del tratto Eggi-Spoleto-Acquasparta, della strada delle Tre Valli. In merito al primo quesito,

relativo al corridoio di viabilità autostradale dorsale Orte-Mestre, preciso che tale asse è ricompreso nell'ambito del progetto TEN-T *Trans European Networks Transport*, come tutti sappiamo. Lo sviluppo complessivo del tracciato è di 396 chilometri e attraversa il Lazio, l'Umbria, la Toscana l'Emilia-Romagna e il Veneto; interessa 11 province e 48 comuni. Il progetto e il piano economico-finanziario defiscalizzato già istruito dall'ANAS e dalla struttura tecnica di missione del Ministero è stato già inoltrato al CIPE e si pensa che sarà oggetto di esame entro il corrente mese.

Le caratteristiche del piano economico e finanziario sono le seguenti: il valore complessivo dell'investimento inserito nel PEF è pari a 10 miliardi 333 milioni di euro; l'importo dei lavori al netto dell'IVA e di un ribasso d'asta pari al 21,65 per cento ammonta a 7 miliardi 259 milioni di euro; quanto al contributo pubblico, grazie all'applicazione delle misure previste dall'articolo 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183, il valore del contributo in conto capitale si azzera integralmente perché, come sapete, può essere trasformato in minori imposte successive. Il progetto preliminare del promotore, del quale stiamo per sottoporre l'approvazione al CIPE, prevede la « fasizzazione » degli interventi.

Sul secondo quesito, relativo al nodo stradale di Perugia, preciso che esso fa parte della legge obiettivo ed è previsto nel piano degli investimenti ANAS 2007-2011. L'intera opera si compone di due parti: per la prima parte, il tratto da Corciano a Madonna del Piano di 14,6 chilometri, l'importo dell'iter complessivo dell'intervento presentato al Ministero ammonta a 947 milioni di euro a prezzo 2008 che, rivalutati al corrente anno, 2012, ascendono a 1.078.000.000 euro.

In relazione alla disponibilità del finanziamento, si potrà procedere all'affidamento per stralci così individuati dalla regione in ordine di priorità: primo stralcio, tratto Madonna del Piano – svincolo di Perugia Ovest-Settevalli; secondo stralcio, tratto svincolo di Perugia Ovest-Settevalli (escluso)-Corciano. Il tratto da Ma-

donna del Piano a Colle Strada, della lunghezza di 7 chilometri, completa la parte meridionale del semianello realizzando una variante all'E45. A oggi, tale tratta, che risulta funzionale al più ampio corridoio di viabilità autostradale dorsale Orte-Mestre, è stata inserita in tale ultimo itinerario autostradale, che sarà realizzato mediante l'istituto della finanza di progetto.

Per quanto concerne il terzo quesito, relativo alla strada delle Tre Valli Umbre, l'intervento della lunghezza di 21 chilometri previsto in legge obiettivo si compone di tre tratte. La delibera CIPE n. 146 del 2005 ha approvato il progetto preliminare della strada Tre Valli nel tratto Eggi-Acquasparta, subordinando l'assegnazione delle risorse necessarie alla copertura dei 615 milioni di euro necessari alla realizzazione dell'intervento in sede di approvazione del progetto definitivo. Al momento, il passaggio dal progetto preliminare al progetto definitivo è in istruttoria presso la struttura tecnica di missione del Ministero, ha registrato un incremento di oltre il 40 per cento del costo del progetto, che ancora non è stato approvato nella sua versione definitiva dal consiglio di amministrazione di ANAS.

L'onorevole Bonciani e il gruppo UDC segnalavano e sollecitavano il Governo a rendere più incisive le politiche finora adottate e programmate. In particolare, tra le richieste avanzate, ci si sofferma sulle seguenti: rafforzare il sistema di recupero delle risorse e di snellimento delle procedure burocratiche indirizzando l'operato del Parlamento verso l'attuazione della riforma concreta del Titolo V della Costituzione; dare legittimità ad alcune opere considerate secondarie o regionali prevedendo strumenti legislativi che garantiscano il rango di opere strategiche, favorendo così la realizzazione e lo sviluppo di alcune determinate aree specifiche del Paese (Aeroporto di Firenze e Viterbo, direttrici stradali e ferroviarie regionali); rendere concreto e realmente efficiente lo strumento innovativo dei *project bond*; completare prioritariamente il processo di costruzione di alcune opere

strategiche, soprattutto al sud (Salerno-Reggio Calabria, SS 106 Ionica, rifacimento dell'Aurelia, Pontremolese, autostrada Roma-Latina, raddoppio della Cassia-bis); sviluppare un piano strategico a medio e lungo periodo che investa sulla ricerca e l'innovazione; destinare risorse all'attuazione del piano straordinario di interventi per la messa in sicurezza e riqualificazione del territorio nazionale e del patrimonio abitativo pubblico e privato.

Le segnalazioni e i solleciti esposti dall'onorevole Bonciani e dal gruppo UdC sono tutti condivisibili. Si ritiene opportuno soffermarsi, in particolare, su alcuni punti. Dare corso all'attuazione della riforma concreta del Titolo V della Costituzione rimane un obiettivo necessario e urgente. È un tema su cui siamo impegnati in questa fase finale della legislatura. Quanto a rendere possibile lo snellimento delle procedure e l'abbattimento dei costi, in questi sei mesi le oltre cento norme approvate hanno già reso possibile il contenimento dei tempi che intercorrevano tra l'approvazione dei progetti da parte del CIPE e la registrazione delle relative delibere da parte della Corte dei conti. Siamo passati da tempi medi di 8-14 mesi a 40-60 giorni. Questo è forse il maggiore intervento in termini di accelerazione delle procedure. Inoltre, i progetti preliminari approvati dal CIPE, se non subiscono modifiche nel passaggio alla fase progettuale definitiva, non devono essere sottoposti di nuovo all'approvazione del CIPE stesso. Questa norma riduce di oltre otto mesi l'intero iter autorizzativo, che significa contenimento dei tempi e dei costi.

Quanto al riconoscimento di legittimità ad alcune opere considerate secondarie, regionali, la definizione di opera strategica è già oggi assicurata dall'allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF). Va, inoltre, ricordato che in questi primi sei mesi il Governo ha assicurato le risorse per le opere piccole e medie del Mezzogiorno per un importo di 413 milioni di euro.

Quanto alla destinazione di risorse all'attuazione del piano straordinario di in-

terventi per la messa in sicurezza e riqualificazione del territorio nazionale, del patrimonio abitativo pubblico e privato, questa sollecitazione è pienamente condivisa e, senza dubbio, i vari dicasteri interessati dovranno produrre nel breve periodo apposite proposte.

Quanto alla concretizzazione e all'efficientamento dello strumento innovativo dei *project bond*, già con il decreto-legge sulle liberalizzazioni sono state superate alcune rigidità che non avevano consentito l'utilizzo effettivo dello stesso e si è consentito di investire in infrastrutture anche durante la fase di realizzazione.

L'onorevole Cosenza chiedeva al Ministro se intenda inserire, di concerto con il Ministero dell'ambiente, nelle azioni per il sud anche quella della precaria situazione in cui versa una parte consistente degli impianti di depurazione delle acque in molti territori meridionali, a partire dalla Campania. Come ribadito dall'onorevole, una simile emergenza rientra nella specifica competenza regionale e per le possibili interazioni a scala nazionale la competenza è del Ministro dell'ambiente. Tuttavia, rientrano nelle competenze del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti gli interventi previsti dalla legge obiettivo legati agli schemi idrici del Mezzogiorno. Sarà cura del dicastero verificare se per gli interventi da definire nel prossimo triennio si possa inserire, d'intesa con le regioni, una simile tematica, che rappresenta, indubbiamente, una grave emergenza.

Da quanto ho compreso dal quesito posto dall'onorevole Dussin, dopo la precisazione sull'esistenza, tra le cento norme, di alcune pessime (riduzione soglia affidamento servizi locali) e sull'assenza di quelle suggerite della Lega (misure per dare respiro a piccole e medie imprese), si chiede quali siano i primi risultati conseguiti grazie alla norma emanata in questi sei mesi, soprattutto in termini di iniziative avviate e di risorse effettivamente rese disponibili, e quindi spendibili o già spese. Si chiedeva, inoltre, se il Governo intenda dare nuovo impulso alle piccole e medie aziende locali semplificando le procedure,

selezionando imprese pulite conosciute sul territorio e che hanno già dimostrato in passato la propria correttezza e capacità operativa; un dettaglio delle operazioni in essere riguardo al piano casa, all'edilizia scolastica e alla ricostruzione di L'Aquila; maggiori informazioni sul piano città; un quadro di dettaglio sullo stato di salute di un elenco di opere presenti nella relazione consegnata in Commissione il 19 giugno e cosa si intende per equa assegnazione del fondo delle reti TEN-T. Si alludeva forse a proporre una quota aggiuntiva di risorse rispetto a quelle già assegnate all'Italia?

In merito ai primi risultati conseguiti grazie alle norme emanate in questi sei mesi, soprattutto in termini di iniziative avviate e di risorse rese disponibili, e quindi spendibili, ritengo opportuno ricordare che le delibere delle opere approvate nelle quattro sedute del CIPE in questi sei mesi di Governo per oltre il 60 per cento sono già registrate dagli organi di controllo. Ciò significa che 12 miliardi di euro sono relativi a interventi che possono generare progettazioni esecutive e aperture di cantieri.

Riguardo alle problematiche concernenti l'affidamento dei lavori, il Governo ha confermato l'orientamento del decreto-legge n. 70 del 2011 senza ulteriormente modificare le soglie per la procedura negoziata e per la procedura ristretta semplificata.

Per quanto riguarda i margini di affidamento *in house* dei servizi locali, le norme introdotte sono compatibili con il diritto comunitario.

Inoltre, l'articolo 6 del decreto-legge n. 83 del 2012, il cosiddetto « decreto-legge sviluppo », che non si chiama così, ma al quale è stato dato questo soprannome, circa l'utilizzazione dei crediti di imposta per la realizzazione di opere infrastrutturali e investimenti finalizzati al miglioramento dei servizi pubblici locali, rimuove un vincolo che penalizza le amministrazioni più virtuose nell'erogazione dei servizi e destina tale compensazione alla realizzazione di infrastrutture.

Per ciò che concerne le opere relative al tessuto urbano, al piano casa, all'edilizia

scolastica, alla ricostruzione di L'Aquila, preciso quanto segue. Abbiamo investito una dotazione di 833 milioni di euro nel piano casa nel modo seguente: 140 milioni di euro sono nel fondo della Cassa depositi e prestiti, che sta dando origine a un sistema integrato di fondi immobiliari e il fondo ha ora una potenzialità di 2 miliardi, che fanno da leva per 5 miliardi. Il numero degli alloggi complessivi stimati è di 45.000, di cui 11.000 attivati. Inoltre, 493 milioni di euro sono relativi agli accordi di programma con le regioni. Da questa linea di intervento, che comprende cofinanziamenti regionali pubblici e privati, contiamo di ottenere un numero di alloggi complessivi stimati di 22.000.

Ci sono, inoltre, 200 milioni di euro per interventi di edilizia residenziale pubblica, che produrranno 5.059 alloggi sociali, di cui gli interventi già avviati risultano 3.500. Dei 5.059 alloggi, 4.220 derivano da recupero, 484 da nuova costruzione, 146 da acquisto e 209 da locazione. In totale, si avranno alloggi sociali e a canone sostenibile pari a circa 72.000 unità, con effetti sull'occupazione di circa 140.000 occupati.

Per l'edilizia scolastica forniamo solo qualche dato. Abbiamo condotto 45.000 ispezioni in tutte le scuole d'Italia, prevedendo 943 milioni di euro per la messa in sicurezza di 3.596 scuole, attualmente in condizioni inadeguate. Di queste risorse, 503 milioni di euro sono stati stanziati dal CIPE il 20 gennaio scorso; il piano è già partito ed è in pieno corso. Abbiamo stanziato, inoltre, 100 milioni di euro per nuove scuole ad alta efficienza energetica.

Infine, per la ricostruzione di L'Aquila, per quanto di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono stati ultimati interventi per circa 120 milioni, con relativi pagamenti per circa 71 milioni di euro. Sono in corso lavori per 247 milioni di euro, cui hanno corrisposto attualmente pagamenti per 27,3 milioni di euro. Il CIPE ha recentemente deliberato finanziamenti per 168 milioni, seconda parte del programma iniziale, per i quali è in corso l'elaborazione delle progettazioni.

Il progetto piano città prevede la rigenerazione di aree urbane degradate anche socialmente con interventi di riqualificazione infrastrutturale, valorizzazione di aree demaniali, creazione di alloggi sociali, realizzazione di scuole ad alta efficienza energetica. Abbiamo messo insieme tutti i soggetti interessati. Lo strumento operativo sarà il contratto di valorizzazione urbana, una sorta di accordo di programma tra tutti i soggetti interessati pubblici (nazionali e locali) e privati. Stiamo operando per mobilitare inizialmente non meno di 2 miliardi di euro.

Per quanto concerne il quadro di dettaglio sullo stato di salute di ciascuna delle opere dell'elenco depositato nell'audizione del 19 giugno, si riportano i seguenti ulteriori dati: per l'asse autostradale Catania-Ragusana, 860 milioni di euro, è in corso di definizione il progetto esecutivo per avvio lavori; per l'asse autostradale Telesina, 580 milioni di euro, è in corso di approvazione il progetto preliminare presentato dal promotore; per l'asse autostradale Termoli-San Vittore, 1.100.000.000, è in corso l'istruttoria del progetto preliminare per l'inoltro al CIPE; per l'asse autostradale Tirrenica (Cecina-Civitavecchia), 2 miliardi, è in corso l'inoltro al CIPE del progetto definitivo; per l'asse autostradale Orte-Mestre, 10,3 miliardi di euro, è in corso di approvazione da parte del CIPE il progetto preliminare presentato dal promotore; per l'asse autostradale di collegamento tra il porto di Ancona e l'autostrada adriatica, 480 milioni, è in corso di definizione il progetto esecutivo per avvio lavori; per la Pedemontana piemontese, 654 milioni di euro, è in corso l'istruttoria proposta di *project*; per il secondo lotto della Pedemontana lombarda, 950 milioni, i lavori sono stati consegnati; per il sistema autostradale Pontina, 1 miliardo 800 milioni, è in corso istruttorio per l'inoltro al CIPE.

In merito all'esigenza di chiedere un'assegnazione equa del fondo delle reti TEN-T, si precisa che, avendo il nostro Paese, come riportato nella relazione del 19 giugno scorso, assicurato rilevanti risorse nella realizzazione di tali reti, can-

tierate opere per 26 miliardi e completate opere per 27,3 miliardi di euro, nell'assegnazione delle nuove risorse del fondo, 31,7 miliardi, chiederemo che non siano escluse opere presenti sia nel *core network* sia nel *comprehensive network*. Non possiamo, cioè, avere solo quote di contribuzione comunitaria per interventi relativi ai valichi.

L'onorevole Ghiglia chiedeva, per l'avvio del piano Sud, quale sia stata l'attività dell'attuale Governo, l'elenco delle risorse davvero utilizzate e quello degli interventi davvero cantierati dal nuovo Governo; quando saranno disponibili le risorse dello Stato per realizzare la Pedemontana piemontese; se si intende estendere anche alle seconde case le agevolazioni previste per la ristrutturazione degli immobili; se non si ritenga, per i comuni virtuosi fino al 50 per cento dell'avanzo di amministrazione disponibile, di svincolare i medesimi dal Patto di stabilità solo per opere già cantierabili; se esista un elenco delle opere strategiche modificate o modificabili nell'ambito dell'allegato infrastrutture; infine, si chiedeva di chiarire meglio il concetto di dibattito pubblico, soprattutto alla luce delle esperienze già vissute.

In merito al ritardato avvio del piano Sud approvato dal CIPE il 3 agosto 2011 e registrato dalla Corte dei conti il 28 dicembre 2011, si precisa che questo non è imputabile solo alla registrazione della Corte dei conti, ma a tutta la procedura che si rendeva necessaria dal momento della decisione della delibera in sede CIPE a quello della sua pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*.

In merito all'elenco delle risorse davvero utilizzate e all'elenco degli interventi davvero cantierati dal nuovo Governo, sono tutti leggibili e misurabili attraverso le quattro sedute CIPE effettuate da questo Governo. È sufficiente, in proposito, ricordare l'immediato utilizzo delle risorse del fondo infrastrutture di cui all'articolo 32 della legge n. 111 del 2011, di 4 miliardi 930 milioni di euro.

In particolare, l'utilizzo di tale fondo ha riguardato: la continuità degli obblighi di finanziamento per opere ferroviarie per

il 41 per cento (grazie a tale risorsa si sono aperti cantieri sulla Brescia-Treviglio dell'alta velocità e sul Terzo valico dei Giovi, sempre alta velocità); la manutenzione Rete ferroviaria italiana per totali 900 milioni di euro e la manutenzione rete stradale per totali 898 milioni di euro tra recupero finanziamenti attagliati e assegnazioni sul contratto di programma dell'ANAS 2012 per il 37 per cento; la continuità investimenti al MOSE per 600 milioni di euro e per le opere piccole e medie di grande importanza per il sostegno delle piccole imprese edili del Mezzogiorno per 124 milioni di euro per il 15 per cento. Sono tutte risorse che hanno consentito o la continuità dei cantieri o l'apertura di nuovi cantieri.

In merito alle notizie sulla Pedemontana piemontese, si ritiene opportuno precisare che il 7 marzo 2012 la Società concessioni autostradali piemontesi ha chiesto l'aggiornamento del piano economico e finanziario. Quanto prima, quindi, ne riceveremo il quadro reale delle esigenze finanziarie.

In merito alla possibilità di estendere anche alle seconde case le agevolazioni per la ristrutturazione degli immobili, questa è prevista; per quanto concerne, invece, la possibilità di svincolare i comuni virtuosi dal Patto di stabilità solo per opere già cantierabili, si ritiene che tali decisioni debbano essere oggetto di approfondimento non di un singolo dicastero, ma del Governo.

In merito all'esistenza di un elenco delle opere strategiche modificate o modificabili nell'ambito dell'Allegato infrastrutture, si precisa che tale strumento è redatto per legge sulla base della programmazione anche regionale ed è modificabile con l'aggiornamento delle intese generali quadro sottoscritta tra il Governo e la regione.

In merito al concetto di dibattito pubblico, stiamo verificando la possibilità di introdurre nel nostro ordinamento, sulla scorta del modello francese del *débat public*, procedure di consultazione democratica delle realtà presenti sul territorio compatibili con il nostro ordinamento. È

evidente che le procedure di consultazione debbano prevedere uno svolgimento in tempi certi e applicarsi solamente alle opere maggiori e ancora da avviare.

Gli onorevoli Ghiglia e Foti chiedevano, in merito alle assegnazioni delle risorse del Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali, quando si procederà all'attivazione concreta di tutte le disposizioni contenute nell'articolo 32 della legge n. 111 del 2011; quali sono state le considerazioni che hanno portato ad assegnare le risorse del citato fondo a interventi localizzati nel centro nord atteso che al Mezzogiorno risulta assegnato solo il 10 per cento delle risorse; in relazione al decreto, circa i 4,8 miliardi di interventi, in cosa sarebbe consistita l'inerzia del precedente Governo; sulla legge di stabilità 2012, ultimo atto del Governo Berlusconi, quali sarebbero state le inadempienze o i gravi ritardi del precedente Governo atteso che la legge di stabilità è stata approvata solo l'ultimo giorno, e quindi tutte le attività istruttorie non potevano partire prima; sugli interventi relativi al piano nazionale per il Sud, perché, a oltre sei mesi dall'efficacia della delibera CIPE, non si siano perfezionati contratti istituzionali di sviluppo o accordi di programma e quando il Governo intende procedere alla loro approvazione e all'avvio dei cantieri.

In merito ai primi due quesiti, relativi sia all'attuazione delle disposizioni contenute nell'articolo 32 della legge n. 111 del 2011 sia alla logica con cui sono stati individuati i vari interventi confermati, si precisa che la revoca dei finanziamenti dettata dal disposto legislativo contenuto nei commi da 2 a 6 del sopraccitato articolo 32 della legge 111 del 2011 si riferisce esclusivamente a progetti per i quali l'assegnazione dei finanziamenti, avvenuta entro il dicembre 2008, non si era trasformata in effettiva erogazione delle risorse. L'individuazione dei vari interventi da revocare o da confermare risponde, dunque, a una precisa logica legata all'ottimizzazione delle risorse pubbliche e alla certezza che tali risorse generino l'apertura dei cantieri.

In merito alla richiesta di chiarimento sulla presunta inerzia del precedente Governo a utilizzare concretamente oltre 4,8 miliardi, si precisa che il mancato perfezionamento delle attività procedurali connesse al perfezionamento del finanziamento nella maggior parte dei casi non dipende da responsabilità del Governo, ma dalla capacità degli organismi centrali e locali preposti alla gestione dell'intero processo istruttorio e autorizzativo dei singoli interventi.

In merito ai presunti gravi ritardi del precedente Governo sull'utilizzo dei 2,8 miliardi finalizzati a scongiurare il blocco dei cantieri delle opere finanziate dal fondo per le aree sottoutilizzate, si precisa che nel documento consegnato nell'audizione del 19 giugno scorso non si addebita alcuna responsabilità al passato Governo, ma si evidenzia solo che l'attuale Governo ha dato immediata attuazione a un provvedimento che ha evitato il blocco di cantieri già in corso e una perdita occupazionale rilevante, oltre 40.000 persone.

In merito agli interventi relativi al piano nazionale per il Sud, questo è strettamente connesso ad altri documenti inerenti la programmazione del nostro Paese. In questi mesi abbiamo definito tale strumento articolandolo per corridoi infrastrutturali e pensiamo di sottoscrivere proprio in questi giorni il primo contratto istituzionale di sviluppo per il corridoio ferroviario Napoli-Bari.

In relazione al piano casa, l'onorevole Gibiino chiedeva chiarimenti dettagliati sui beneficiari, sugli ambiti territoriali interessati, sui gestori del provvedimento a livello locale. Chiedeva, inoltre, chiarimenti sulla scelta progettuale prevista nella velocizzazione dei collegamenti ferroviari tra il nodo urbano di Palermo e quello di Catania.

In merito ai chiarimenti su dove e come abbiamo investito le risorse, pari a 833 milioni di euro, per il piano casa, ripeto quanto in parte già detto all'onorevole Dussin. In particolare, abbiamo investito 140 milioni di euro nel fondo della Cassa depositi e prestiti per un sistema integrato di fondi immobiliari, destinato

493 milioni agli accordi di programma con le regioni, destinato 200 milioni di euro a interventi di edilizia residenziale pubblica.

In merito al collegamento ferroviario tra Catania e Palermo, si condivide l'opportunità, in questa fase delicata dell'economia, di non prevedere soluzioni progettuali che rischiano di rimanere solo ipotesi. Insieme alle Ferrovie e alla regione stiamo approfondendo nuove soluzioni in grado di strutturare un corridoio ad alta velocità tra Catania e Palermo attraverso interventi di minore portata dal punto di vista finanziario, ma efficaci per la velocizzazione del servizio.

L'onorevole Iannuzzi chiedeva quali sono i tempi per l'attuazione e l'avvio del piano per il Sud; se il Ministero non ritiene utile un'incentivazione fiscale specifica e autonoma per gli interventi di sicurezza statica e antisismica; quando e con quali fonti si prevede di erogare le risorse necessarie per completare la Salerno-Reggio Calabria; come ci si sta organizzando per onorare l'impegno assunto di conclusione dei lavori entro il 2013; quando e con quali fonti sarà completato il finanziamento relativo all'ammodernamento e alla messa in sicurezza del raccordo Salerno-Mercato San Severino, primo lotto del raccordo Salerno-Avellino.

In merito ai tempi per l'attuazione e l'avvio del piano per il Sud, come detto in precedenza, stiamo sottoscrivendo un primo contratto istituzionale di sviluppo col Ministro Barca, con le regioni Campania, Basilicata, Puglia e RFI sull'itinerario Napoli-Bari. Contestualmente, potranno prendere corpo gli interventi sulla rete metropolitana campana, sugli assi stradali Telesina-Termoli-San Vittore e Lioni-Grottaminarda.

In merito all'incentivazione fiscale per gli interventi di sicurezza statica e antisismica sul patrimonio edilizio, il Ministero sta approfondendo una simile ipotesi ferma restando la necessità di individuare la copertura finanziaria necessaria per attuare tale finalità.

In merito alle modalità con cui garantire le risorse necessarie per il completamento dei 60 chilometri restanti della

Salerno-Reggio Calabria, senza dubbio il decreto-legge n. 83 del 2012, il cosiddetto decreto-legge Sviluppo, attraverso la conferma della defiscalizzazione delle iniziative di partenariato pubblico-privato nella realizzazione delle infrastrutture, potrà rappresentare un ottimo riferimento per un *project financing* per la realizzazione di tale segmento autostradale.

Per quanto concerne, invece, l'opportunità di dare attuazione a una forte iniziativa organizzativa dell'ANAS e del Ministero per seguire l'attuazione concreta degli attuali interventi, una simile azione è già in atto.

In merito al completamento del finanziamento relativo all'ammodernamento del raccordo Salerno-Mercato San Severino, primo lotto del raccordo Salerno-Avellino, si precisa che il finanziamento di 123 milioni di euro a valere sul piano per il Sud rappresenta solo una parziale copertura delle esigenze del primo stralcio. Pertanto, per la copertura della parte restante, verificheremo con l'ANAS se alla luce degli ultimi provvedimenti sulla defiscalizzazione degli interventi infrastrutturali si possa ricorrere a un *project financing*.

L'onorevole Marantelli chiedeva quali misure si stanno predisponendo, in particolare per potenziare il sistema aeroportuale lombardo rilanciando il ruolo del più importante aeroporto internazionale del Nord, ossia l'HUB di Malpensa. Innanzitutto, finalmente disponiamo di una proposta di piano degli aeroporti inoltrato dall'ENAC al dicastero e su cui stiamo in questi giorni completando l'istruttoria, ma disponiamo anche di un preciso strumento comunitario, relativo al nuovo assetto delle reti TEN-T, che identifica i nodi prioritari del sistema aeroportuale italiano. Tra questi, vi è certamente Malpensa. Ne riparliamo, quindi, col piano aeroporti.

L'onorevole Mariani chiedeva come il Governo intenda intervenire per semplificare e apportare certezza giuridica al sistema normativo esistente. Atteso che la semplificazione e la certezza delle regole rappresentano un antidoto alla cultura della controversia radicata nel settore,

chiedeva in che modo il Governo intenda ridimensionare l'eccessiva dilatazione dei tempi per l'approvazione degli atti concessori relativamente al settore autostradale, a che punto è il percorso della progettazione preliminare degli assi viari di Lucca, la cui competenza è stata attribuita ad ANAS.

In merito alle azioni che il Governo sta portando avanti per semplificare e apportare certezza giuridica al sistema normativo esistente, si ritiene opportuno ribadire che non possiamo solo semplificare il quadro normativo, ma occorre contemporaneamente rafforzarne la stabilità delle norme che governano il settore allo scopo di non creare incertezza per gli operatori. È in corso di valutazione la possibilità di introdurre misure volte a evitare l'applicazione di disposizioni *in peius* ai contratti in corso. Dovrebbe, analogamente, essere assicurato il divieto di *reformatio in peius* retroattiva delle disposizioni di legge sul trattamento fiscale degli investimenti infrastrutturali.

Ciò premesso, risponderò ai singoli quesiti. La standardizzazione dei bandi di gara riduce il contenzioso, ma non ne assicura la scomparsa. Forse sarebbero più utili norme mirate a neutralizzare l'effetto economico derivante dalla paralisi dei lavori. La neutralizzazione delle significative differenze frutto della proliferazione della normativa locale passa anche attraverso una normativa nazionale in grado di qualificare il fornitore del servizio. Il ricorso a una vera analisi costi/benefici e non a un semplice studio di fattibilità è un'operazione ormai obbligata.

In merito all'eccessiva dilatazione dei tempi per l'approvazione degli atti concessori relativamente al settore autostradale, appare indispensabile una premessa. A oggi non vi sono atti concessori da approvare. A seguito, infatti, della riforma contenuta nel decreto-legge n. 262 del 2006, che ha introdotto l'istituto della convenzione unica, sono state approvate per legge tutte le convenzioni vigenti, a eccezione di sporadici casi. A ogni modo, le preoccupazioni in ordine all'accelerazione dell'iter approvativo sono state prese in conside-

razione e di recente dal legislatore, che è intervenuto con l'articolo 43, commi 1 e 2, del decreto-legge n. 201 del 2011, semplificando l'iter di approvazione degli aggiornamenti quinquennali e delle revisioni delle convenzioni vigenti. Grazie all'entrata in vigore della nuova disposizione normativa gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni sono sottoposti al parere del CIPE, che si pronuncia entro trenta giorni. Nel caso in cui, invece, tali aggiornamenti o revisioni non comportino variazioni al piano di investimenti, è prevista la semplice approvazione con decreto interministeriale.

In merito allo stato di avanzamento della progettazione preliminare degli assi viari di Lucca, la cui competenza è stata attribuita all'ANAS, l'ente si è impegnato con la regione Toscana a consegnare il progetto entro il prossimo mese di settembre.

L'onorevole Margiotta chiedeva quali sono i fondi per il Mezzogiorno, quale il reale coinvolgimento delle amministrazioni locali, quali le modalità con cui si pensa di coinvolgere i capitali privati nella infrastrutturazione del Paese.

In questi primi sei mesi di Governo si è dato corso a un'operazione che, globalmente, ha garantito al Mezzogiorno un valore complessivo di risorse pari a circa 11,4 miliardi di euro. In particolare, sono stati confermati e quindi sbloccati nel Mezzogiorno perché ritenuti strategici interventi per un valore globale di 1.727.000.000 di euro. Nella seduta del CIPE del 6 dicembre sono state approvate risorse per un valore globale di 821 milioni. Nella seduta del 20 gennaio è stato approvato un contratto di programma delle Ferrovie per un valore globale di 2 miliardi 445 milioni di euro. Con la registrazione da parte della Corte dei conti del piano per il Sud si sono resi disponibili ulteriori 2 miliardi 840 milioni di euro. Alla fine del mese di novembre 2011 è stata registrata la delibera relativa alla Catania-Ragusa per l'importo di 815 milioni. Nella seduta del CIPE del 20 gennaio sono stati anche identificati gli interventi ritenuti indifferibili nel Mez-

zogiorno per un valore globale di 950 milioni di euro. Nella seduta del 23 marzo 2012 sono stati, inoltre, approvati dal CIPE interventi per un valore globale di 1.779.000.000 euro.

Per quanto concerne le modalità con cui si pensa di coinvolgere i capitali privati nell'infrastrutturazione del Paese, come già riportato nella relazione consegnata nell'audizione del 19 giugno scorso, un tassello molto importante è stato posto con la nuova disciplina dei *project bond*.

L'onorevole Motta poneva la questione della richiesta di ripristino nel contratto di programma di Rete ferroviaria italiana, dell'intervento relativo al segmento ferroviario Parma-Vicofertile dell'asse Pontremolese, della conferma degli impegni assunti dal Ministero dello sviluppo economico sul completamento degli interventi di bonifica e riqualificazione economico-produttiva del sito di interesse nazionale di Fidenza.

In merito al primo quesito, relativo al ripristino delle risorse sull'asse ferroviario Parma-Vicofertile, proprio in questi giorni il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta verificando le proposte della Società RFI relative al contratto di programma 2012 e in tale sede sarà affrontato il reinserimento della tratta indicata dall'onorevole Motta.

In merito all'accordo di programma quadro per il completamento degli interventi di bonifica e riqualificazione economico-produttiva del sito di interesse nazionale di Fidenza, presso il Ministero dello sviluppo economico si sono svolte proprio nel mese di giugno due riunioni per verificare come garantire questa quota mancante, una quota che mette in crisi un progetto che assicura il completamento della bonifica e della riqualificazione economica produttiva di un sito con elevata valenza strategica.

L'onorevole Braga chiedeva con quali misure concrete il Ministero intende affrontare le tante questioni aperte sul fronte delle politiche abitative, in particolare riguardo al tema delle locazioni e del *social housing*; in cosa consiste l'intervento

del fondo mirato a evitare l'ennesima proroga degli sfratti indicato tra le priorità dal Ministro nella sua relazione.

In merito alle modalità con cui il Governo sta affrontando la tematica legata alle politiche abitative, penso siano sufficienti le informazioni già fornite agli onorevoli Gibiino e Dussin.

Per quanto concerne il ricorso a un fondo mirato per evitare l'ennesima proroga degli sfratti, è in corso di definizione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un'apposita proposta.

L'onorevole Pizzolante, in riferimento al *bonus* fiscale per la ristrutturazione delle residenze, chiedeva di un ampliamento del campo di applicazione alle ristrutturazioni alberghiere. Bisognerà semplicemente approfondire la proposta e verificare quale sia la sua incidenza, e quindi copertura.

L'onorevole Realacci chiedeva della possibilità di estendere il credito d'imposta del 55 per cento per la riqualificazione energetica degli edifici anche agli interventi di prevenzione antisismica nel patrimonio edilizio esistente.

In merito al Governo, intende dare seguito all'ordine del giorno richiamato, ferme restando le esigenze di copertura finanziaria di una simile misura. Al riguardo, si rammenta comunque che nel decreto-legge Salva Italia abbiamo previsto la messa a regime della detrazione del 36 per cento fino a un ammontare di 48.000 euro delle spese relative a interventi di ristrutturazione edilizia, tra i quali sono compresi, peraltro, la ricostruzione o ripristino di immobili danneggiati da eventi calamitosi e l'adozione di misure antisismiche, con particolare riguardo all'esecuzione di opere per la messa in sicurezza statica soprattutto sulle parti strutturali.

Si segnala, infine, che nell'ambito degli interventi di ristrutturazione, compresi quelli relativi alla ricostruzione dopo eventi calamitosi e alla prevenzione antisismica, con l'ultimo decreto-legge sulla crescita abbiamo esteso fino al 30 giugno 2013 la soglia di detrazione al 50 per cento fino a un ammontare di 96.000 euro.

L'onorevole Viola chiedeva quali azioni il Governo intende portare avanti nell'attuale fase progettuale della linea ferroviaria Venezia-Trieste e se non ricorrano le condizioni per sperimentare su tale asse lo strumento del dibattito pubblico per coinvolgere l'intero sistema territoriale interessato al progetto.

In merito alla volontà del Governo di portare avanti la realizzazione della linea ferroviaria Venezia-Trieste, non solo non ci sono dubbi, ma tale asse, facendo parte del Corridoio mediterraneo delle reti TEN-T, riveste una valenza strategica sovranazionale.

Per quanto concerne, invece, il ricorso per tale intervento al dibattito pubblico, penso che un simile strumento debba essere utilizzato solo nella fase di impostazione programmatica, nella fase in cui ancora si hanno dubbi e perplessità sull'essenzialità dell'intervento. Nel caso dell'asse ferroviario Venezia-Trieste, penso che non sussista nessun dubbio e ritengo che lo strumento della conferenza dei servizi possa essere più congeniale e incisivo nella scelta del tracciato nel coinvolgimento reale dei soggetti interessati. Oltretutto, la norma sul *débat public* non esiste ancora.

Gli onorevoli Germanà e Gibiino chiedevano, in merito al contratto di programma di Rete ferroviaria italiana, quali sono stati i motivi del ritardo nella trasmissione dell'aggiornamento del contratto di programma RFI al Parlamento e quali sono state le considerazioni svolte in merito al definanziamento di oltre un miliardo di euro operato a valere sulle risorse dell'alta velocità Bari-Napoli. Si chiedeva, inoltre, entro quali termini si sarebbe proceduto all'approvazione definitiva dell'aggiornamento del contratto di programma RFI.

In merito alla continuità di una serie di interventi già decisi, si chiedeva quali siano gli atti concreti sia di carattere amministrativo sia di nuove assegnazioni di risorse dai quali emerga la volontà di realizzare concretamente la serie di interventi già oggetto di impegni precisi.

In merito al ritardo della trasmissione dell'aggiornamento del contratto di programma RFI al Parlamento, si precisa che l'iter di approvazione del contratto di programma aggiornamento 2010-2011 ha subito due distinte fasi: nella prima si rischiava il definanziamento di 1.800.000.000 e oltre, mentre nella seconda, grazie a un accordo con le regioni del Mezzogiorno, si è riusciti a garantire una copertura finanziaria che ha annullato un simile rischio. Per questo motivo, prima dell'inoltro alle Commissioni parlamentari è stato necessario produrre una documentazione esplicativa.

In merito alla richiesta di chiarimenti sul definanziamento di un miliardo di euro e oltre operato a valere sulle risorse dell'alta velocità Bari-Napoli, si precisa che non risulta alcun definanziamento. Forse si è creato un equivoco per effetto del termine utilizzato nella definizione di risorse liberate. Il contratto di programma di RFI potrà essere approvato definitivamente entro il mese di luglio.

In merito alla continuità degli interventi assunti dal passato Governo, penso rappresenti non un demerito dell'attuale Governo, ma un preciso atto di responsabilità istituzionale dare reale attuazione a scelte già definite, purtroppo in taluni casi rimaste non attuate. La seconda fase del piano di piccole e medie opere nel Mezzogiorno rappresenta una priorità tanto che nell'Allegato infrastrutture al DEF presentato nell'aprile 2012 abbiamo, infatti, già indicato le esigenze finanziarie necessarie per dare concreta attuazione alla seconda fase.

Vi confermo che queste risposte vanno intese come sintetiche. Nel documento troverete molti più dettagli che non mi sembrava opportuno leggersi in diretta.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che desiderano ulteriormente intervenire.

TOMMASO FOTI. Sulle politiche abitative, approfondirei in una seduta apposita dopo aver esaminato gli atti che ci sono rilasciati. Diversamente, rischiamo di avere dei quadri informativi che non sem-

pre coincidono con quelli in nostro possesso.

So che ci sono 2 miliardi di euro presso la Cassa depositi e prestiti, ho sentito leggere dei dati e ne conosco altri: vorrei approfondire il confronto delle fonti del Ministro con le mie per arrivare a una conclusione positiva del nostro confronto.

CHIARA BRAGA. Quanto detto dall'onorevole Foti mi trova assolutamente d'accordo. Peraltro, in parte le risposte del Ministro sono chiaramente parziali, per cui ci piacerebbe che un'apposita seduta fosse dedicata alle politiche abitative, anche per approfondire nel dettaglio l'esame delle proposte che sono in fase di definizione.

Oltretutto, ricordo che attendiamo sempre che il Governo venga a confrontarsi in Parlamento nell'ambito di quel ciclo di audizioni che stiamo facendo a seguito dell'approvazione di una risoluzione sulle tematiche delle politiche dell'abitare. Potrebbe anche essere quella l'occasione in cui approfondire questi temi e concludere anche questa parte di audizione.

RODOLFO GIULIANO VIOLA. Mi riservo di valutare il testo più ampio che il Ministro ha predisposto e lo ringrazio per la prima parte del suo intervento. Vorrei, però, evidenziare al Ministro, a proposito della domanda sulla questione del dibattito pubblico, cui mi risponde che non abbiamo ancora approvato, di fatto, la modalità e le regole per attuarlo, che stanno dentro le cose che ci sono state dette nella relazione e che ha presentato oggi. Sono anche nella possibilità per la politica nei territori di gestire fasi un po' complicate.

Sono, infatti, d'accordissimo con lei quando afferma che il Corridoio 5 è essenziale per lo sviluppo del Paese. Noi siamo impegnati sui territori per fare in modo che non si ripeta quello che è accaduto in Val di Susa, ma per questo dobbiamo avere degli strumenti che ci permettano di rapportarci con i cittadini in maniera positiva e corretta. Pensare,

quindi, oggi con delle conferenze di servizi noi risolviamo il problema, con gli strumenti attuali, mi pare un po' riduttivo. Forse la risposta nel documento è più articolata, ma mi auguro, in ogni caso, che rapidamente possa esserci una presa di posizione anche rispetto ai tracciati già disegnati che la stessa RFI sta rivedendo.

DANIELE MARANTELLI. Ringrazio il Ministro per la sua relazione, che necessariamente doveva essere sintetica. Come hanno detto altri, anch'io, che pure ho rivolto una domanda molto stringata, avrò modo e piacere di leggere la risposta più compiuta. Dalla risposta sintetica non ho, però, sentito alcun accenno all'esigenza di organizzare su basi nuove il « Tavolo di Milano » con il coinvolgimento, naturalmente, della regione Lombardia, del comune e degli enti locali interessati.

Ritengo, infatti, che dopo le recentissime condizioni di tensione, se non vogliamo sprecare un'occasione così rilevante come quella che ha l'Italia con l'Expo 2015, unica vetrina internazionale di grande rilievo, con ogni probabilità la soluzione più adatta sarà quella di far ripartire il Tavolo Milano facendolo presiedere da pesi massimi del Governo.

Voglio dirlo senza che ciò appaia minimamente una critica, una mancanza di fiducia nei confronti di chi finora ha coordinato quest'attività dedicata, ma mi sembra che anche il contesto che si sta dipanando in queste ultime settimane e in queste ultime ore, forse suggerirebbe al Governo di mettere in campo i propri pesi massimi e - fuori di metafora - o il Capo del Governo o il Ministro Passera. Penso che questa sia una valutazione da farsi. Credo che la questione sia intrecciata con la necessità di rilanciare il sistema aeroportuale lombardo, anche perché immagino che i visitatori dell'Expo 2015 non arriveranno in Lombardia con la mongolfiera, ma in grande misura in aereo.

ROBERTO MORASSUT. Ringrazio il Ministro per le risposte ai quesiti formulati dai parlamentari della Commissione. Naturalmente, questo documento ci aiu-

terà anche a entrare meglio nella lettura del testo nel decreto del Governo.

Vorrei, però, nonostante questo ausilio, che sicuramente ci sarà utile, porre attenzione su due punti, che riguardano una più chiara definizione del quadro economico-finanziario legato al piano casa, alle risorse disponibili di carattere pubblico e, naturalmente, a quelle che attraverso questa leva possono essere mobilitate dal punto di vista degli apporti finanziari privati.

Anche a me sembra di capire che le cifre siano leggermente diverse da quelle che si erano potute comprendere da documenti o, comunque, informazioni informali circolate in questi giorni. In ogni caso, sia nell'uno sia nell'altro caso, rimane aperto il tema di un'azione organica che riguardi i temi delle politiche abitative. Quella del Governo qui esplicitata dalla relazione è un'azione seria, ma resta aperto il problema di un'azione organica su un settore della nostra economia e del nostro Paese, delle nostre città, che ormai rappresenta l'1 per cento della produzione edilizia totale, la produzione per l'edilizia residenziale sociale o per l'edilizia residenziale pubblica.

Questo tema - è la seconda riflessione - non può non essere visto in relazione a una più vasta e complessiva riflessione sui temi del governo del territorio. Infatti. Se vogliamo mettere insieme risorse pubbliche e private, approvvigionamento di suoli demaniali per abbattere i costi degli interventi di carattere pubblico nel campo dell'edilizia sociale e, soprattutto, affermare praticamente il principio del risparmio del consumo di suolo, ossia legare produzione di edilizia sociale con recupero urbano, non si può non affrontare questo tema in sede di legislazione sui temi del governo del territorio, intervenendo organicamente sulla natura della produzione delle trasformazioni urbane delle grandi città.

E qui c'è un tema aperto che riguarda da dove prendere avvio per questo approccio di riforma, seppur nel breve tempo disponibile della legislatura che rimane, o, comunque, per accennare un

lavoro più organico per il futuro su come comporre l'iniziativa del Governo con l'iniziativa parlamentare in atto anche all'interno di questa Commissione. È necessaria la definizione di un testo che affronti alcune questioni — non tutte, ma quelle nodali — la definizione di principio dell'uso di alcuni strumenti perequativi, compensativi e di incentivazione urbana e, soprattutto, il tema della fiscalità urbana, ossia come intervenire per trarre dalle trasformazioni urbane risorse private e pubbliche aggiuntive a quelle che possono essere mobilitate attraverso gli strumenti finanziari, seppur innovativi, insieme all'utilizzo di fondi immobiliari e di risorse private. Il punto è quindi la certezza delle risorse e il collegamento con le azioni di riforma del governo urbano, a mio avviso alla base del rilancio organico di una politica per la casa, per la trasformazione urbana finalizzata al rilancio dell'edilizia sociale.

AGOSTINO GHIGLIA. Grazie, signor Ministro. Mi limiterei a porre la questione dello svincolo parziale del Patto di stabilità per i comuni virtuosi limitatamente al 50 per cento dell'avanzo di bilancio e alle opere cantierabili. Io e altri, nel corso degli anni, abbiamo presentato sempre emendamenti su questo punto. Lei ha affermato, ovviamente, che occorre il concerto con altri ministeri: io credo, però, che sia un problema precipuo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Credo che dovrebbe non avere un costo per le casse dello Stato, ma — lo dico anche rispetto al passato Governo — che forse non ci si sia mai impegnati abbastanza.

Sono tanti i comuni virtuosi, migliaia le micro opere che potrebbero essere liberate con questo metodo. Non si correrebbe il rischio, proprio limitando al 50 per cento dell'avanzo di bilancio, di sforamenti rispetto ai preventivi e alle opere progettate, che oltretutto dovrebbero essere cantierabili, per cui la inviterei, se crede, a farsi veramente parte attiva di questa che po-

trebbe essere una piccola iniziativa, ma un grosso volano, soprattutto per le piccole e medie imprese del settore.

RAFFAELLA MARIANI. Attiro l'attenzione su un'azione, signor Ministro, e formulo una richiesta. Riguarda la risposta che ha dato sul tema dell'accelerazione dei tempi per l'approvazione degli atti convenzionali. Naturalmente, non mi riferivo alle concessioni in sé perché sappiamo bene che una legge del vecchio Governo le ha approvate in blocco, ma agli atti che fanno riferimento a quelle concessioni, per esempio, nel campo del miglioramento, degli investimenti che le concessionarie autostradali devono fare e rispetto alle quali sappiamo che i tempi sono molto lunghi, come per nomine di commissioni per la valutazione dei progetti e altri passaggi.

La domanda, invece, è riferita all'edilizia scolastica. In una risposta — mi sembra — al collega Dussin ha fatto riferimento al piano di investimento di circa 500 milioni di euro sull'edilizia scolastica: anche su quel tema avremmo bisogno di approfondire perché anche nella discussione che stiamo facendo sul decreto-legge n. 74 del 2012 su tutte le misure per la messa in sicurezza dell'edilizia scolastica ci siamo trovati spesso a discutere sulle competenze del Ministero delle infrastrutture e quelle del Ministero dell'istruzione. C'è stata difficoltà, poca chiarezza in questi anni nell'avvio del meccanismo sul territorio per l'utilizzo dei fondi esistenti.

ALESSIO BONCIANI. Intervengo per ringraziare il Ministro. Anche noi approfondiremo la risposta complessiva e magari valuteremo nel dettaglio alcune questioni.

Un punto mi sta particolarmente a cuore, che ha sicuramente caratteristiche un po' meno tecniche e un po' più d'indirizzo politico per la politica del Ministero nella parte di legislatura che rimane: noi veniamo da più in una legislatura precedente e le ultime si sono caratterizzate per un'attenzione specifica alla messa a disposizione di strumenti che servissero

per consentire, in particolare alle grandi opere, di avere corsie preferenziali. Mi riferisco soprattutto al superamento di quegli ostacoli burocratici che gli enti locali territoriali e la cattiva programmazione del territorio, spesso realizzata con gli strumenti urbanistici che il territorio e gli enti locali hanno a disposizione.

Inoltre, ci sono opere che a mio avviso sono erroneamente considerate piccole. Spesso la distinzione tra opera strategica e non strategica è più quantitativa che qualitativa, mentre alcune opere sul territorio potrebbero attivare volani di risorse e benefici veramente enormi, che invece rimangono impantanate per anni, se non per decenni, in queste pastoie che dipendono il più delle volte dal fatto che due sindaci di due comuni confinanti non vanno d'accordo, e che quindi si fanno i dispetti sulla pelle del territorio. Bisognerebbe cominciare a pensare a congegnare delle vie più rapide, degli strumenti anche normativi per agevolare questi processi. Io credo che in un momento come questo potremmo avere benefici infiniti su opere che, peraltro, il più delle volte non hanno neanche bisogno di un finanziamento pubblico, vanno da sole, o che comunque, anche quando è vero, ne hanno bisogno in maniera marginale.

GIANLUCA BENAMATI. Sarò veloce. Intervengo anche perché credo che da parte mia, vista la risposta del Ministro, sia doveroso un ringraziamento. C'era stato un impegno da parte del Ministro di muovere una serie di investimenti e do atto che il tema che avevo sollevato entrava in quel paniere e il sistema si sta muovendo. Forse è bene dirci le cose che non vanno, ma qualche volta è bene anche dirci le cose che si stanno facendo.

Anch'io pongo una velocissima riflessione sul tema dello sviluppo infrastrutturale in termini di risorse, uno dei miei cavalli di battaglia all'interno di questa Commissione. Va bene la questione del coinvolgimento dei privati, le nuove forme contrattuali già indicate nei passati provvedimenti, così come il chiarimento del trattamento fiscale, che più volte abbiamo

sollecitato, dei *project bond*, in modo da rendere questo strumento di finanziamento realmente attrattivo.

Anch'io, come alcuni colleghi, sottolineo, signor Ministro, il tema essenziale dello scorporo degli investimenti dalla globalità del debito e del bilancio dello Stato e il tema dell'allentamento del Patto di stabilità conseguente rispetto al settore pubblico. Questi due termini, a fianco dell'incentivazione dei privati, sono essenziali. Abbiamo comuni ed enti locali con disponibilità finanziarie: è chiaro che il tema della fuoriuscita di questi investimenti dal Patto è essenziale, per cui le chiederei di rinnovare - ma confido in una risposta positiva, in questo senso, da parte sua - un impegno del Governo in ambito non solo nazionale, ma anche europeo. Questo è un punto che molti di noi ritengono assolutamente cruciale.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro per ulteriori precisazioni.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. In molti siete intervenuti sul tema casa e forse val la pena di organizzare una sessione *ad hoc* anche con persone che insieme a me abbiano più in mano i dettagli di questa parte importantissima delle politiche pubbliche. Se siete d'accordo, quindi, a questo dedicheremo un incontro *ad hoc*.

L'onorevole Viola, giustamente, solleva un tema che, personalmente, ho sollevato appena arrivato: quello del *débat public*, che deve essere regolamentato, che deve avere gli strumenti per farlo, tener conto delle esperienze di maggiore o di successo in altri Paesi. Quando ho risposto alla sua domanda, seppur sinteticamente, ho detto che oggi abbiamo a disposizione la conferenza dei servizi, non ancora l'altro strumento, ma è chiaro che è uno strumento a cui dobbiamo pensare insieme alle Commissioni parlamentari e al Parlamento. È uno strumento che ci manca, che va chiarito perché non è che si può

discutere all'infinito: ci si impone dei tempi, si decide chi deve poter intervenire, come tenerne conto, ma su questo spero che riusciremo a introdurre qualcosa che il nostro ordinamento non aveva mentre è una mancanza.

Expo 2015 e quanto vi è collegato è molto importante. Oggi con una *governance* definita, delle persone responsabili. È chiaro che il Governo deve fare il possibile perché le scadenze e gli obiettivi anche qualitativi siano raggiunti. C'è un tavolo a Palazzo Chigi che avrebbe questa responsabilità, ma raccolgo sentitamente il richiamo fatto sul tema.

L'onorevole Morassut, oltre a quello della casa, parla di un altro tema a me caro che è quello dei risparmi sui consumi dei suoli, soprattutto nelle città o nelle aree urbane dove gli spazi per i recuperi è vasto, come anche nelle zone industriali. Ormai sono pochi i posti in Italia dove non si può recuperare qualcosa per costruire del nuovo. Anche questo va fatto insieme, magari parlandone in occasione dell'incontro sulla casa, allargandolo a queste politiche. Personalmente, sarei molto d'accordo a essere strumentali a un passo avanti in questo campo.

Sulla questione dell'allentamento del Patto di stabilità, datemi anche le vostre idee. Dobbiamo trovare un meccanismo che consenta di non mettere in discussione, ovviamente, gli obiettivi di finanza pubblica. Sono, però, d'accordo con voi che va superata la situazione per cui abbiamo comuni con liquidità disponibile che non possono pagare i debiti e fare investimenti. Teoricamente, non dovrei trovarla io, ma mi sento responsabile di contribuire a trovare una soluzione, che però non si è trovata. Dico, tuttavia, che è impossibile che non si trovi e mi attacco al tema della copertura, dove invece le regole sono europee e sono poco sagge. Considerare, infatti, in taluni casi, spese in conto capitale come se fossero in conto esercizio, non tiene conto dell'immensità dei portati che gli investimenti si portano dietro.

Naturalmente, capisco che queste regole siano servite anche a porre termine

agli abusi fatti, che si fa cadere nelle stime degli impatti diretti e indiretti tutto quello che si vuole e poi ci si trova a poter coprire tutto e a far saltare i conti. Non c'è dubbio, però, che sarebbe importante, per le spese per investimenti, soprattutto strategici, sia piccoli sia grandi — molto spesso, infatti, è vero, non sono necessariamente i grandi i più strategici — se riuscissimo a sbloccare questi due nodi normativi.

GUIDO DUSSIN. Questo atteggiamento poco saggio è tipico della nostra Ragioneria generale o deriva dall'Unione europea?

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Da come l'ho inteso, il Patto di stabilità interno ha delle componenti nostre proprie, cioè scelte che si possono prendere in una direzione o in un'altra; i meccanismi di copertura sono, invece, concordati con Eurostat. Questa è la mia convinzione, ma questo non vuol dire che non si possa intervenire, come, del resto, prima o poi bisognerà intervenire anche sul computo dei debiti commerciali. Che senso ha, infatti, che non siano considerati in tutta Europa tali i debiti commerciali ma solo quelli finanziari? Non è detto che perché sono regole Eurostat non si possano correggere.

Onorevole Mariani, il tema di accelerare i lavori dei concessionari autostradali è oggetto anche di una lettera che abbiamo concordato ieri con il Ministro Monti e che è stata mandata a tutti i ministeri di competenza e alle autorità. Se è chiaro, infatti, che non si può intervenire su blocchi di tariffe che non avrebbero senso da nessun punto di vista, né di mercato né di contratti né di buonsenso, tolto questo, che Monti dice chiaramente nella lettera, è altrettanto chiaro che i concessionari, una volta presi degli impegni non possono trovare scuse per non realizzarli. Non sto dicendo che tutti o molti lo facciano, ma abbiamo messo un capitolo della parte agenda per la crescita della parte infrastrutture per accelerare i lavori di com-

petenza, per non dire di obbligo, dei concessionari per gli impegni presi a fronte di aumenti tariffari.

Nel corso dell'ultimo intervento ci sono stati rivolti dei complimenti, per cui non ho niente da replicare.

PRESIDENTE. Accogliendo la sua disponibilità ad approfondire in un secondo momento sul tema casa, ringraziamo il Ministro Passera.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 14 settembre 2012.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

€ 2,00



16STC0020450