

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

15.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 5 MARZO 2020

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **DIEGO DE LORENZIS**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		(atto n. 160) (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):	
De Lorenzis Diego, <i>Presidente</i>	3	De Lorenzis Diego, <i>Presidente</i> ...	3, 8, 10, 13, 18
		Bruno Bossio Vincenza (PD)	8, 18
		Donina Giuseppe Cesare (Lega)	12
Audizione del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, nell'ambito dell'esame dello schema di aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa		Ficara Paolo (M5S)	10
		Furguele Domenico (Lega)	9
		Paita Raffaella (IV)	12
		Provenzano Giuseppe Luciano Calogero, <i>Ministro per il Sud e la coesione territoriale</i>	3, 15, 18

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Partito Democratico: PD; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Cambiamo !-Alleanza di Centro: Misto-NI-USEI-C !-AC; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Centro Democratico-Radicali Italiani++ Europa: Misto-CD-RI-+E; Misto-MAIE - Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-MAIE.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
DIEGO DE LORENZIS

La seduta comincia alle 8.40.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, anche la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, nell'ambito dell'esame dello schema di aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa (atto n. 160).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, nell'ambito dell'esame dello schema di aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa (atto n. 160), cui cedo la parola per lo svolgimento della relazione introduttiva.

GIUSEPPE LUCIANO CALOGERO PROVENZANO, *Ministro per il Sud e la coesione territoriale*. Grazie, Presidente. Buongiorno a tutti, onorevoli deputati. Ringrazio questa Commissione per avermi voluto udire sull'aggiornamento del contratto di programma con RFI. Questo strumento, come sapete, è la principale modalità con cui si delineano le strategie del Governo in materia di trasporto ferroviario e le ragioni per cui oggi

è di straordinaria attualità. Su queste ragioni voglio tornare brevemente alla fine del mio intervento, anche alla luce del difficile momento economico finanziario che stiamo attraversando. Vorrei fare una considerazione preliminare rispetto all'aggiornamento che riguarda un po' tutto il processo. Come sapete il Ministero delle infrastrutture dei trasporti è chiamato a sottoscrivere il contratto con RFI ogni cinque anni, ma abbiamo assistito in passato e anche in questo caso ha un *iter* burocratico troppo lungo e troppo complesso che mal si concilia con le esigenze di programmazione necessari da un lato al rilancio dello sviluppo economico del nostro Paese e dall'altro al soddisfacimento dei bisogni in termini di servizi dei cittadini.

Oggi la Commissione si deve esprimere sull'aggiornamento del contratto di programma, sui 15 miliardi aggiuntivi, buona parte dei quali sono destinati alle regioni del Mezzogiorno.

Per questo per me è molto importante essere qui oggi.

Io ricordo l'*iter* del contratto di programma che è cominciato con l'approvazione in CIPE nell'agosto 2017, soltanto per rimarcare i ritardi che si sono accumulati già in fase deliberatoria, cioè in fase programmatrice da parte nostra. Spesso sulle infrastrutture noi ci concentriamo sui ritardi attuativi, sui ritardi che riguardano la realizzazione delle opere e degli interventi, su ciò che si inserisce, ma noi abbiamo anche un ritardo programmatore significativo.

L'approvazione da parte del CIPE è avvenuta nell'agosto 2017 e la registrazione della delibera in Corte dei conti si è avuta solo a marzo del 2018 già con significativi mesi di ritardo rispetto al quadro programmatore, cioè circa 15 mesi di ritardo.

Alla firma del contratto si è giunti a cavallo tra il 2018 e il 2019, circa due anni dopo l'avvio del periodo programmatorio e la registrazione definitiva alla Corte dei conti è arrivata a maggio dell'anno scorso.

Io penso che tutti questi passaggi ci invitino a una riflessione profonda che riguarda sia il Governo che il Parlamento sulla necessità di snellire e velocizzare alcuni procedimenti e passaggi amministrativi e sull'importanza per ogni attore coinvolto in questo processo programmatorio di rispondere celermente per quanto di competenza.

Oggi noi invece discutiamo dello schema di aggiornamento del contratto che integra i nuovi finanziamenti e dei finanziamenti relativi che sono intervenuti negli scorsi due anni. Il fatto che sia stato adottato uno schema di aggiornamento congiunto 2018-2019, quindi non limitato ad un singolo anno, è stato già un passo avanti al fine di contrarre i tempi necessari per l'approvazione. Quindi questo sicuramente è stato un elemento positivo, anche per rendere più razionale il procedimento.

Lo schema di aggiornamento è stato elaborato anche sulla base dei pareri resi dai soggetti competenti durante tutto l'iter di approvazione del contratto di programma e sulla base del confronto con le regioni. A luglio del 2019 il CIPE ha approvato l'aggiornamento che è stato pubblicato soltanto a gennaio di quest'anno in *Gazzetta Ufficiale*. Ecco, adesso noi siamo chiamati a discutere.

Per quanto di mia competenza, mi vorrei soffermare su uno degli elementi più importanti, a mio avviso, di questo aggiornamento che è l'introduzione dell'appendice 7 che riepiloga la ripartizione territoriale degli interventi per aree geografiche.

Come sapete su questo l'attenzione del mio ministero, fin dall'insediamento, è stata costante anche per verificare l'effettiva attuazione della cosiddetta clausola del 34 per cento, rispetto alla quale nell'ultima legge di bilancio abbiamo provato a operare una piccola rivoluzione copernicana, Cioè passare da un mero monitoraggio dell'adesione a un principio ordinatorio, a una norma invece più cogente e immediata-

mente operativa nella ripartizione dei fondi che avvenga *ex ante*.

L'aggiornamento porta il portafoglio complessivo dei progetti a circa 79 miliardi di euro. Sono molti di più rispetto ai 66 miliardi di euro del contratto di programma iniziale. Di questi complessivamente circa 30 miliardi vanno al sud, ovvero il 37 per cento. Questo ovviamente non ci consente di dire che la clausola del 34 per cento sia stata rispettata, perché il complesso delle risorse riguarda sia le risorse ordinarie che le risorse aggiuntive, mentre il 34 per cento va rispettato soltanto per le risorse ordinarie. La dotazione complessiva ci indica a mio avviso ancora un insufficiente percorso verso un'effettiva perequazione infrastrutturale sulla base dei fabbisogni esistenti nel nostro Paese, in alcune regioni in particolare.

Tuttavia questo non deve far passare in secondo piano lo sforzo che c'è stato in termini di risorse aggiuntive. I 15 miliardi in più previsti nell'aggiornamento di programma nelle regioni del Mezzogiorno che sono quelle che hanno maggiori fabbisogni infrastrutturali a concentrare una dotazione maggiore di risorse. Di questi 15, circa il 51 per cento riguarda il sud.

Quindi siamo all'avvio di un processo di riequilibrio della spesa per investimenti infrastrutturale, ma che rispetto al quale ancora non possiamo dirci soddisfatti. Tanto più che queste previsioni programmatiche i vanno effettivamente misurate sulla capacità di spesa effettiva sui territori. Questi fondi aggiuntivi ricomprendono una pluralità di risorse ordinarie, Fondo amministrazioni centrali della legge di bilancio, risorse dal Fondo infrastrutturale del 2018 e due miliardi in più per il Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 che è stato assegnato con le due delibere CIPE, la 98 del 2017 e la 12 del 2018.

Dalle analisi che noi siamo riusciti a fare di questo aggiornamento emerge una corrispondenza abbastanza fedele ai fabbisogni e i deficit infrastrutturali delle varie regioni. Infatti la maggior quota di finanziamenti vede al primo posto la Sicilia che è una delle regioni che sul piano delle infrastrutture ferroviarie sconta un deficit

maggiore. Anche questo è un segnale positivo che va evidenziato, cioè la ripartizione delle risorse sulla base di un'analisi dei fabbisogni.

Il complesso di queste risorse riguardano sia il trasporto locale che le grandi direttrici di trasporto ad alta velocità e ad alta capacità e sono entrambi i fattori fondamentali per lo sviluppo del Paese. Ricordo che nell'ultimo rapporto «Pendolaria» di Lega Ambiente, se guardiamo al trasporto locale, si faceva un esempio abbastanza eloquente. Cioè l'intera metropolitana di Madrid ha più chilometri di ferrovia di tutte le metropolitane italiane. Questo è già un dato significativo. Credo che per affrontare i profondi divari infrastrutturali, in particolare nel settore dell'ente ferroviario che insistono sulle aree geografiche del nostro Paese è necessario investire su entrambi i fronti, cioè grandi direttrici di alta velocità o velocità alta, insomma su questo ci tornerò in seguito brevemente, ma anche sul trasporto locale perché in particolare nel Mezzogiorno noi abbiamo un grande problema di mobilità interna, mobilità tra i capoluoghi che è assolutamente altrettanto prioritaria rispetto alla mobilità interregionale, tale divario lo abbiamo anche rispetto alla valorizzazione di alcune infrastrutture fondamentali, di alcune filiere logistiche territoriali. Per questo nel decreto-legge per Taranto stiamo lavorando con la Presidenza del Consiglio a insistere nelle zone economiche speciali per realizzare delle infrastrutture di ultimo miglio anche in campo ferroviario che spesso sono quelle che mancano per rendere coerente e attrattivo il sistema e collegarlo alle grandi direttrici.

Per quello che riguarda il mio ministero in capo a questi contratti di programma, insistono a mio avviso in particolare alcuni interventi significativi finanziati attraverso contratti istituzionali di sviluppo: Napoli-Bari-Lecce-Taranto, Salerno-Reggio Calabria e Messina-Catania-Palermo. L'aggiornamento del contratto di programma aumenta la dotazione finanziaria che ammonta complessivamente a circa 18,5 miliardi, di cui 13,4 sono già finanziati.

Tuttavia non sfugge certamente a questa Commissione l'estremo ritardo rispetto ai cronoprogrammi previsti della realizzazione di questi interventi per i quali è in corso un'attività di monitoraggio rafforzato da parte dell'Agenzia per la coesione.

Io sarò ben lieto di riportare a questa Commissione l'esito del lavoro che stiamo facendo, anche in termini di *audit*, sui vari processi non appena sarà terminato.

Le direttrici fondamentali sull'asse nord-sud e sull'asse est-ovest nel Mezzogiorno sono decisive e sono stati anche al centro della riflessione che abbiamo svolto nell'atto di indirizzo politico che abbiamo presentato con il Presidente del Consiglio a metà febbraio che è il Piano Sud 2030.

In particolare abbiamo individuato un'intera missione di orientamento allo sviluppo, ai fondi di investimento. Un sud più connesso e inclusivo in cui la parte decisiva è proprio quella di spezzare l'isolamento infrastrutturale di molte aree del Mezzogiorno, in particolare su queste direttrici principali.

Non è questa la sede per riportare i numeri dei divari interni in termini infrastrutturali: faccio solo un riferimento a un tema più generale. Molto spesso noi ci concentriamo come in questo caso sulla rete e sulla costruzione della rete e troppo poco invece ci si concentra sul divario in termini di offerta di servizi di mobilità ai cittadini dove, a mio avviso, i deficit sono ancora maggiori. Noi abbiamo un problema di rete, anche per esempio di elettrificazione della rete nel Mezzogiorno rispetto alla media italiana e alla media europea. Ma i divari maggiori li registriamo sui servizi, sulla qualità dei servizi offerti. Su questo ci dovrebbe essere uno sforzo che non riguarda questo contratto di programma che si sofferma sulla parte investimenti, ma che riguarda la parte servizi che è assolutamente essenziale.

Se guardiamo al tema dell'alta velocità che è stato forse l'ultimo grande investimento, l'ultima grande prova di grande pianificazione che c'è stata nel nostro Paese e che ha sensibilmente da un lato unito, ma dall'altro ha allargato ancora di più le

distanze tra le aree territoriali, in particolare se guardiamo alle regioni del sud.

Al di là delle scelte strategiche che faremo e che abbiamo fatto sulla rete, già oggi si pone un tema in termini di servizi perché su alcune linee già sarebbe possibile attivare servizi che rendano ai cittadini più confortevole e anche incentivante la possibilità di ricorrere al trasporto ferroviario. Per esempio penso al tema Bari-Napoli-Roma, dove se ci fosse un treno che offrisse servizi come il Wi-fi più decenti, probabilmente non ci soffermeremo solo sulla velocizzazione dei 30, 40, 60 minuti della linea. Questo è un tema che deve aprire una riflessione secondo me che questa Commissione deve farsi carico di portare avanti insieme al Governo e a chi come me sta provando a dire, come abbiamo fatto nel Piano Sud, che una parte fondamentale dell'investimento è anche nell'offerta iniziale del servizio, perché altrimenti se non hai mai un'offerta iniziale, non riesci mai a incrociare la domanda potenziale. Questo è un tema a mio avviso fondamentale.

Nel Piano Sud, ma non è questo il tema di questa audizione, abbiamo inserito tra le priorità infrastrutturali un piano Mit da oltre 33 miliardi di euro. Sono complessivamente risorse già assegnate nei contratti di programma e in particolare con ANAS e Rete Ferroviaria Italiana rispetto alle quali ci stiamo muovendo insieme al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in un'ottica di accelerazione della spesa nel prossimo biennio e di incremento di ulteriore finanziamento su alcune opere che riteniamo decisive.

In particolare abbiamo compiuto una scelta che va nella direzione di avere un'alta velocità di rete nel nostro Paese molto sviluppata e che comporta la velocizzazione della tratta Salerno-Reggio Calabria con un investimento di circa tre miliardi aggiuntivi, di cui 2 miliardi da finanziare con la nuova programmazione.

Questo è stato dovuto al fatto che, in attesa di ulteriori decisioni strategiche che possono sempre essere prese, ma che avrebbero effetti sui cittadini e sulla vita delle persone in un tempo molto lungo, noi abbiamo la possibilità intanto di migliorare in

tempi rapidi il servizio sul quale dovranno viaggiare treni confortevoli con tutti i crismi dell'alta velocità.

Rispetto al lavoro che stiamo facendo, oltre alla verifica del riequilibrio territoriale degli investimenti e nel puntuale tentativo di rafforzarlo, il lavoro che riguarda anche le decisioni che siamo chiamati ad assumere, gli aggiornamenti dei contratti di programma, deve focalizzarsi a mio avviso, e su questo vorrei chiudere, su un netto miglioramento della capacità di attuazione. Da un lato questo significa velocizzazione degli iter di approvazione degli atti programmatori, perché come abbiamo visto i ritardi non si accumulano non solo nella fase di realizzazione e di attuazione, ma anche nella fase programmatica e attraverso procedimenti di semplificazione che per quanto riguarda le politiche di sviluppo e coesione sono in capo all'attività del mio ministero.

In particolare abbiamo registrato, ed è una delle cose che stiamo facendo con l'Agenzia per la coesione territoriale, che nella spesa delle FSC ci sono strumenti di rendicontazione anche per opere minori che molto spesso sono ricalcati sui procedimenti di rendicontazione dei fondi europei.

Questo ha avuto un'utilità nel passato, a mio avviso molto discutibile, che è quella di consentire una grande capacità di sponda nei progetti tra progetti finanziati con l'FSC e poi rendicontati con risorse europee, i avendo lo stesso iter procedurale e lo stesso iter di rendicontazione questo veniva molto più facile. Ma di fatto ha rallentato la capacità di spesa del Fondo sviluppo e coesione e dall'altro in definitiva ha determinato un disinvestimento complessivo maggiore al sud.

Nel Piano Sud 2020 c'è un complesso di interventi che vanno nella direzione di fornire un modello cooperativo di attuazione rafforzata che anche dal punto di vista infrastrutturale può avere un utile contributo.

Questo significa anche affrontare il tema delle risorse tecniche e progettuali all'interno delle nostre amministrazioni pubbliche che finalmente la stessa Commissione

europea si è accorta essere un problema oltre a quello del miglioramento di efficienza, di formazione, di qualità della nostra macchina amministrativa. Ma in particolare al sud noi registriamo proprio sul fronte tecnico progettuale in generale in Italia, ma nelle regioni del Mezzogiorno in particolare un deficit di risorse qualificate. Quindi su questo un piano di rigenerazione delle amministrazioni pubbliche che proprio sulle politiche di sviluppo e investimento riguardi anche il reclutamento di competenze essenziali per la realizzazione e l'attuazione degli investimenti infrastrutturali a mio avviso è decisivo. Così come uno dei colli di bottiglia fondamentali, ma questa Commissione ha già avuto molte volte modo di esaminarlo, riguarda la progettazione.

Anche su questo aspetto abbiamo previsto la possibilità di istituire un fondo dedicato alla progettazione per la programmazione 2021-2027. L'esempio dei CIS fin qui non ha funzionato abbastanza, a nostro avviso, in termini di rispetto degli impegni, quindi su questo anche abbiamo la necessità di rafforzare i presidi centrali in termini di rispetto della cogenza degli impegni sottoscritti. Presidente, se ho ancora un minuto, chiudo con un riferimento all'attualità di questa discussione che svolgiamo in giorni molto complicati per il nostro Paese.

Sono giorni nell'emergenza del coronavirus che ha determinato la necessità, come dicono gli scienziati, di un rallentamento anche delle nostre connessioni, delle nostre relazioni sociali perché il contenimento è la prima misura anche per contrastare l'impatto economico e sociale del virus. Su questo l'unità che si è determinata tra maggioranza e opposizione nel nostro Paese e in particolare tra livelli di Governo, Governo centrale, regioni ed enti locali, è sicuramente un fattore positivo. Ma dobbiamo essere tutti pronti e preparati ai pesantissimi effetti economici e sociali che si abbattano su una situazione già critica prima dell'esplosione dell'emergenza del coronavirus con il rallentamento dell'economia mondiale, con la frenata dell'industria

tedesca che aveva già avuto ripercussioni sulla nostra economia.

In questo quadro di congiuntura è ancora più urgente un rilancio complessivo degli investimenti pubblici, in particolare nel nostro Paese, come leva per attivare poi gli investimenti privati dopo un sistematico processo di disinvestimento che non si è fermato ancora nel 2018, secondo gli ultimi dati disponibili.

Da un lato noi abbiamo la necessità di accelerare le procedure qualora comporino ancora dei vincoli a mio avviso inutili, come quelli che ricordavo nel caso del Fondo sviluppo e coesione che sono vincoli che possono essere benissimo superati e avere delle procedure chiare e standardizzate anche con l'attivazione di presidi centrali forti: questo può avere da un lato un effetto in termini di accelerazione di risorse, ma dall'altro anche di maggiore controllo, a mio avviso, di legalità perché nella standardizzazione delle procedure gli spazi di intermediazione impropria e le crepe in cui si infiltrano nel nostro sistema delle opere pubbliche i poteri criminali si può ridurre.

Quindi noi dobbiamo costruire un modello che tenga insieme le due esigenze che sono fondamentali. Dall'altro questo elemento della attuazione rafforzata tra centro e periferia.

Credo che in questo quadro il trasporto ferroviario possa giocare, come dice la letteratura economica, ma come è ovvio per tutti, un ruolo decisivo. A fronte di un'economia così anemica come quella italiana in questo momento noi abbiamo bisogno proprio di una cura del ferro. Questo determinerebbe anche il contributo al conseguimento di obiettivi di sviluppo sostenibile che sono quelli sanciti dall'agenda delle Nazioni Unite 2030 che sta orientando complessivamente l'azione programmatica del Governo e lo stesso Piano Sud che ho voluto presentare.

Il trasporto ferroviario è una delle leve per riscoprire dopo decenni di contrapposizioni territoriali del nostro Paese, in particolare tra nord e sud, la profonda interdipendenza che c'è tra le aree e quanto sia

necessario, in questo momento, accendere tutti i motori interni dello sviluppo.

In capo al sud, alle regioni meridionali in un momento in cui paradossalmente proprio le aree maggiormente produttive del nostro Paese sono più colpite dall'emergenza, a mio avviso ricade una responsabilità in più e l'occasione di mostrare quanto il rilancio dell'economia e della società meridionale possa essere utile allo sviluppo dell'intero Paese.

La premessa per fare tutto questo è spezzare l'isolamento, creare un'Italia più connessa e integrata perché nel momento in cui siamo chiamati a rialzarci dovremo tornare a correre.

Io spero che questo avvenga al più presto possibile.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. Passiamo ora agli interventi dei deputati che intendano porre quesiti e formulare osservazioni.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Grazie, Ministro. Sono molto soddisfatta del fatto che possiamo confrontarci finalmente in questa Commissione su un tema che, devo dire la verità, io sono alla seconda legislatura, ma già nella scorsa legislatura è stato un argomento molto rilevante che abbiamo portato anche all'interno della discussione del contratto precedente. Ma mi pare che nonostante le parole che si fanno e numeri che si danno non ci siamo ancora.

Quando siete venuti in Calabria, a Gioia Tauro, il Presidente Conte ha dichiarato che per le infrastrutture al sud sono 33 miliardi entro il 2021, facendo esplicito riferimento al contratto di programma RFI Mit.

Io avevo già letto la documentazione che RFI aveva inviato in risposta alle nostre osservazioni ed in particolare la scheda 13 in particolare dove sostanzialmente si nega la possibilità di portare l'alta velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria.

Ho pensato che l'intervento del Presidente Conte avesse corretto questa osservazione. Vado a leggere il contratto RFI Mit che è il motivo anche dell'audizione odierna. Leggo che sulla direttrice Napoli-Bari sono

assegnati ulteriori 716 milioni. Sulla direttrice Salerno-Taranto si prevede un incremento di 60 milioni.

Poi si dice: « La quota più rilevante degli incrementi di finanziamento ascrivibile a questa classe di interventi è destinata alla direttrice Napoli-Palermo... » Meno male! « Per la quale è previsto un incremento di 3 miliardi e 110 milioni in massima parte investiti in Sicilia. ».

Questo va bene, Palermo-Catania più 2 miliardi e 985,35 milioni. E incredibile, ma vero: « 100 milioni di euro che vanno a ridurre contestualmente i 6 milioni di euro previsti per la progettazione sono destinati all'alta velocità a Salerno-Reggio Calabria, al sistema integrato della stazione ferroviaria aeroporto di Lamezia Terme. Il finanziamento, completamento dell'intervento, a un fabbisogno stimato di 12, 7 miliardi di euro è collocato oltre il piano, ossia dopo il 2026. »

Allora, mi pare che ci sono in questo momento 100 milioni, se non ho capito male e sono stati anche tolti i 6 milioni della progettazione e dello studio di fattibilità che tra l'altro facevano parte di un contratto del Patto della Calabria firmato dalla regione Calabria e da Renzi mi pare nel 2016.

Oggi ho sentito affermare dal ministro che è prevista l'alta velocità di rete.

Su questo tema dell'alta velocità dobbiamo chiarirci. Esistono tre alte velocità. L'alta velocità di rete, l'alta velocità e alta capacità e poi c'è quella che è stata sostanzialmente proposta nello studio di prefattibilità della regione Calabria e che io ho più volte invitato a leggere, l'alta velocità *large*, ovvero l'alta velocità leggera. Mi spiego meglio.

L'alta velocità di rete di cui lei ha parlato, sostanzialmente aumenta sulle stesse linee tradizionali un potenziamento fino a 200 chilometri orari. Questo sostanzialmente non modifica i tempi di percorrenza, non di molto. Già in parte i tempi di percorrenza sono stati ridotti in Calabria grazie al passante Afragola. Tra l'altro abbiamo dovuto insistere non poco e poi è stato poi dimostrato che in effetti la domanda c'era anche se Trenitalia non voleva

sostanzialmente mettere questa Frecciarmento. Adesso grazie alla dimostrazione dei fatti, attraverso questa prima sperimentazione, che la domanda c'è, ci sono ben tre treni alta velocità. Non si capisce perché noi non siamo degni di un Frecciarossa anche su questi binari. Ci sono solo Frecciarmento e Frecciabianca. Poi c'è l'alta velocità-alta capacità che è stato uno dei più grandi furti che sono stati fatti in Italia, perché è stata fatta un'alta velocità-alta capacità in Italia che prevedeva anche il passaggio delle merci che non sono di fatto mai passate. C'è uno studio americano che ci dice sostanzialmente quanto costa realizzare a chilometro con l'alta velocità-alta capacità. Poi magari ne darò qualche informazione più precisa. Comunque c'è stata in Francia e in Spagna un'alta velocità leggera che è costata meno di un terzo, cioè 32 milioni di euro a chilometro in Italia contro i 10 in Francia e i 9 in Spagna.

Quindi la proposta della Calabria è molto semplice. Introdurre questa alta velocità leggera alla francese con un costo prevedibile al massimo di 8 miliardi che sono concretamente possibili da stanziare oggi in questo contratto di programma e non dal 2026. Sennò non si capisce come si fa ad affermare che si fa l'alta velocità. Non si fa l'alta velocità, si velocizza solo un percorso come in parte già si stava iniziando a fare.

Ora io sono convinta che in Calabria, nel Mezzogiorno e soprattutto sul versante ionico Adriatico, ne discutiamo spesso con la collega Grippa che proviene dall'Abruzzo, quel versante è stato trascurato dalla storia.

Sulla Jonica da poco è stata avviata un'opera di ammodernamento con un minimo di elettrificazione, di superamento dei passaggi a livello e con dei treni nuovi che sono stati messi su quei binari, ma dopo un secolo si è fatto questo primo investimento di 500 milioni di euro a fronte di tutti questi miliardi dei contratti RFI.

Sono convinta che ci sia bisogno dei collegamenti, quello sul porto di Gioia Tauro. Questi 100 milioni su Lamezia che dovrebbero collegare l'aeroporto di Lamezia e la ferrovia di Lamezia sono stati previsti ad-

dirittura nel contratto precedente RFI Mit. Michele Meta, presidente della commissione Trasporti, fece una battaglia su questo. Allora, di che cosa parliamo? Vogliamo dare finalmente una svolta? Vogliamo andare oltre i numeri e guardare i fatti? Oggi la svolta effettiva, il segnale effettivo per il sud ci devono essere. Non è un problema solo per la Calabria. Certo questa parte qui interessa soprattutto la Calabria perché sarebbe Salerno-Reggio Calabria, poi ci sarebbe da discutere anche rispetto al rapporto con la Sicilia. Non voglio parlare del ponte, ma almeno della velocizzazione degli aliscafi.

Però questo è un segnale che finalmente si fa l'Italia intera, che finalmente si punta all'infrastruttura al sud, che finalmente questo tema del 34 per cento non è un tema di percentuale di numeri, ma un tema di scelta politica ed è concretamente possibile. Abbiamo verificato. Adesso tornerà l'amministratore delegato Gentile di RFI. Ha detto che lui è disponibile, lui fa quello che in qualche misura gli viene ordinato dal committente.

Allora spostiamo oggi 8 miliardi sull'asse e sulla Salerno-Reggio Calabria. Se non vogliamo spostarne 8, ne spostiamo una parte per avviare il lavoro. Facciamo lo studio di fattibilità e credo che questo sia veramente un segnale rivoluzionario per questo Governo, per questa legislatura e per il Mezzogiorno.

DOMENICO FURGIUELE. Grazie, Presidente. Grazie, signor Ministro.

Grazie per la sua relazione nella quale colgo lo stesso spirito positivo, propositivo che ho potuto sentire anche durante la sua audizione due giorni fa nella Commissione Cultura. Io toccherò alcuni argomenti partendo ovviamente dal territorio di cui sono onorato di essere l'espressione, della Calabria.

È noto, signor Ministro, che come ha accennato chi mi ha preceduto, la collega Bruno Bossio, tempo fa la regione Calabria con due apposite delibere relative alle amministrazioni che hanno preceduto quella che è stata eletta il 27 gennaio, ha formalizzato il cambio di titolarità sullo studio di fattibilità sui progetti di alta velocità Salerno-

Reggio Calabria e del trasporto integrato fra l'aeroporto di Lamezia Terme, la stazione centrale di Lamezia Terme e la cosiddetta area di Germaneto, area baricentrica della regione Calabria nella quale avvengono già comunque dei trasporti per tramite e per merito anche, lo devo riconoscere, dell'ex assessore Russo alla regione Calabria che ha anche messo in fase di sperimentazione un trasporto di pullman a basso impatto ambientale. Quindi un trasporto all'interno del cuore della Calabria in un'area che riconosce anche RFI essere strategica.

Però sulla scorta di quanto detto poc'anzi, per quanto sono stato preceduto, in realtà i finanziamenti e gli investimenti non sembrano essere quelli che poi dovrebbero servire per realizzare una struttura di carattere integrato.

Io le chiedo se lei ha contezza piena di quello di cui stiamo parlando e se non pensa che proprio sulla scorta dell'efficiamento e soprattutto di dare i servizi di cui lei parlava nella sua relazione non sia venuto il momento di realizzare un'unità operativa oppure un tavolo di concertazione che possa mettere in relazione tutti gli attori che fino ad oggi, e non sto parlando degli ultimi cinque anni di Governo regionale, ma parlo degli ultimi quindici anni di politica in generale, hanno tenuta incagliata la pratica della progettualità su quel territorio.

Questo perché? Perché sono importanti gli snodi ferroviari.

Oggi stiamo parlando di questo. È importante il servizio integrato e per questo non si possono trascurare neanche gli importanti snodi aeroportuali. Nel territorio centrale della Calabria insiste l'aeroporto di Lamezia Terme che è fondamentale non soltanto per quanto riguarda il meridione o quella parte d'Italia, ma credo che abbia le potenzialità di poter essere utile a tutto il bacino del Mediterraneo. Stiamo parlando di uno degli aeroporti internazionali della nostra nazione fra i primi 11 di interesse strategico, un aeroporto che nonostante l'assenza della politica, nonostante l'assenza delle istituzioni competenti e nonostante la poca attenzione continua a cre-

scere inesorabilmente. Però cresce male, se è vero che è ridotto, e questa è notizia, signor Ministro delle ultime settimane... Il suo *management* per volontà oppure per disorganizzazione è ridotto a dover bandire l'affitto di una tensostruttura per la realizzazione di *gate* per affrontare la stagione estiva e quindi il traffico estivo che si paventa. Sicuramente era prevedibile per i piani industriali. Anche se non appartengo a questa Commissione, è stato studiato, è stato vagliato e si è dimostrato che c'è una crescita costante del traffico su quel territorio, proprio su quella struttura.

Io le chiedo se lei ha contezza di questa situazione e le chiedo ad integrazione di quello che ha detto anche la collega Bruno Bossio cosa vorrà fare e se vorrà entrare direttamente nel merito di questa situazione che ormai è incresciosa. La politica non ha aiutato, le istituzioni non hanno aiutato, ma l'aeroporto continua a crescere per merito di una condizione naturale che ha consegnato a quella parte di territorio calabrese a quella parte di territorio meridionale un posizionamento strategico.

Ma Signor Ministro, signor Presidente, la natura non basta. Ci vuole una visione politica e soprattutto ci vogliono uomini del sud che abbiano la volontà di dare seguito alle azioni che servono a quei territori per potersi sviluppare come meglio si deve e per come può essere utile secondo la sua relazione al resto della nostra nazione. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, collega. Ne approfitto per ricordare che il Ministro ovviamente è qui sul contratto di programma RFI e non su altri argomenti.

PAOLO FICARA. Grazie, Presidente. Grazie, Ministro per il suo intervento.

In merito al contratto di programma RFI oggetto di questa audizione, io sicuramente concordo con quanto ha detto il Ministro su tutte le problematiche relative alla lentezza degli iter burocratici dei vari passaggi. Anzi, stiamo discutendo di un doppio aggiornamento e siamo a marzo del 2020, parliamo dell'aggiornamento 2018-2019 e quindi sicuramente quello sarà uno

dei punti su cui si dovrà intervenire in futuro. Il ministro ha fatto cenno ai passi in avanti per quanto riguarda la ripartizione territoriale delle risorse e questo aggiornamento sicuramente ne è un segnale importante. Ecco la prima domanda che le voglio fare. È emerso da varie audizioni, svolte in questa Commissione, da vari incontri con i dirigenti anche di RFI una criticità se guardiamo al futuro che viene appunto dagli stessi tecnici di RFI. Questi ci dicono, per esempio, che ad oggi quel rispetto della clausola del 34 per cento per quanto riguarda l'allocazione delle risorse nelle regioni meridionali è stato rispettato e questo aggiornamento ne è una prova. Ma loro stessi ci dicono che per il futuro allo stato attuale della programmazione e della progettazione hanno qualche difficoltà nel poter individuare, quindi allocare risorse per poter permettere il rispetto di quella clausola.

Questo perché evidentemente magari non c'è a oggi una programmazione chiara, certa su quelli che dovranno essere poi gli interventi effettivamente da attuare. Io sono siciliano come lei, quindi so bene che invece di cose da fare ce ne sarebbero, ma in generale in tutte le regioni del meridione. Quindi non è una questione di non saper dove mettere risorse, ma dovrebbe essere una questione di non sapere dove andare a prendere le risorse. Ce ne vorrebbero sicuramente di più... Non potrebbero mai non essere mai abbastanza.

Quindi io le chiedo visto che noi parliamo ora di un contratto di programma 2017-2021 con un respiro anche per i cinque anni successivi. Però siamo nel 2020, quindi bisognerà già iniziare a lavorare sul prossimo contratto di programma, 2022-2026. Se per esempio in seno al suo ministero, forse già è stata avviata una discussione di questo tipo. Se per esempio non si vogliono coinvolgere fin da subito le regioni meridionali, in questo caso per metterci tutti attorno a un tavolo e valutare quali debbano essere gli interventi futuri su cui poi andare ad investire.

Io voglio fare anche un po' di autocritica. È vero che negli anni le risorse al sud dal punto di vista infrastrutturale ferrovia-

rio saranno state sicuramente minori rispetto a quelle del nord.

Però è anche vero che sono state le regioni del sud a non credere al trasporto ferroviario negli anni e a privilegiare per esempio quello su gomma per vari motivi che noi meridionali conosciamo sicuramente. Però anche quella è una realtà, quindi mi chiedo se in questo contesto, magari su sua iniziativa, non si voglia già da fin da subito, proprio per guardare al prossimo contratto di programma, coinvolgere i governatori delle regioni del sud per iniziare a pensare quali progetti e quali risorse andare ad investire.

Lei ha parlato nel Piano Sud 2030 di 7,6 miliardi che si potrebbero già sbloccare nel prossimo triennio senza gravare sulle finanze dello Stato, poi ulteriori risorse per gli anni successivi. L'altra questione che lei ha affrontato, ma l'ha toccata nell'ultima parte del suo intervento e ho letto che è contenuta nella parte del Piano del Sud, riguarda la difficoltà per gli enti locali, in questo caso parlo per esempio delle regioni, è la difficoltà della progettazione. Si riflette soprattutto sull'utilizzo nei tempi corretti per esempio delle risorse del FSC, quindi nazionali, ma anche europee. Lo sappiamo bene, le regioni meridionali purtroppo se le guardiamo nel complesso delle piante organiche magari risultano essere totalmente coperte. Però spesso anche le stesse regioni hanno personale poco qualificato e mancano ormai di personale qualificato che poi sono quelle persone che sanno fare i progetti, sanno scrivere correttamente i bandi, sanno intercettare le risorse, per esempio europee. Quindi ho letto che c'è una strada tracciata nel Piano Sud, però credo che quello sia un altro punto da affrontare per sostenere le regioni meridionali da questo punto di vista.

Un'altra osservazione che intendo fare riguarda la continuità territoriale e in questo caso di natura ferroviaria.

Il contratto di programma può intervenire appunto da questo punto di vista per assicurare la continuità territoriale ferroviaria e quindi l'attuale passaggio dei treni dalla Calabria alla Sicilia, dalla Sicilia alla Calabria.

Non intendo in questa sede affrontare anche la questione del ponte dello Stretto perché non so cosa succederà nel futuro, ma chiaramente stiamo parlando di un futuro molto in là negli anni. Ma ad oggi cosa si vuole fare per migliorare quel servizio? Perché attualmente quel servizio viene svolto con le stesse navi degli ultimi venti, trent'anni, con le stesse modalità. Penso che anche guardando in giro per il mondo che quel servizio possa essere decisamente migliorato, anche alla luce del fatto che per esempio in Sicilia stiamo finalmente ammodernando la rete. Quindi sarebbe un peccato avere un collegamento ferroviario, una velocità dei treni maggiore in Sicilia che poi però per una difficoltà chiaramente oggettiva trovi degli ostacoli. Chiederei infine qualche ulteriore chiarimento sul tema del cosiddetto bonus dell'alta velocità che ho letto né nel Piano del Sud. Penso che sia un incentivo tipo Ferrobonus. Grazie.

GIUSEPPE CESARE DONINA. Grazie, Presidente. Anch'io ringrazio il Ministro per la puntuale audizione. Proverei a collegarmi con gli interventi che mi hanno preceduto. Allora è chiaro a tutti che in questo Paese c'è una grande differenza strutturale tra nord e sud che va ovviamente sanata e appianata.

È altrettanto chiaro però che mi sento di dare un consiglio, un'indicazione al Governo, che, le azioni, soprattutto per quanto riguarda il settore ferroviario e dei trasporti, passano per un accordo, per un per un contatto con i territori interessati, quindi con le regioni.

Quando il movimento di cui faccio parte mette al centro il discorso dell'autonomia, è proprio per questo. Al Nord si sono fatte alcune azioni perché il confronto con le regioni è stato costante. Invece mi sembra che soprattutto per quanto riguarda il sud, come anche ricordavano i colleghi che mi hanno preceduto, c'è un'azione del Governo che va, alloca risorse, ben venga. Però ha ragione la collega Bruno Bossio. Quando queste risorse rimangono sulla carta, sui piani e sui contratti di programma e poi vengono posticipate dal 2020 al 2026, andranno al 32, arriveranno a 70 miliardi. Ma se non vengono spesi sui ter-

ritori, secondo me questo *gap* è destinato ad aumentare.

Quindi una sorta di consiglio che mi sento dare al Ministro è quello appunto di concordare con le regioni, con i territori, ma così al sud come al nord. Nel senso che nel nostro Paese gli interventi strutturali, quelli di un certo rilievo passano per forza con un confronto col territorio. Un'altra cosa che mi sento di dire è che è vero che la tutela del territorio è importantissima, però dobbiamo scegliere anche il percorso da fare. Questo lo dico al Governo. Perché non si può da un lato allocare risorse, stanziare miliardi che poi rimangono fermi solo nei documenti e nelle programmazioni del Governo e dall'altra parte all'interno dello stesso Governo ci sono una serie di Ministri che bloccano lo sviluppo, bloccano l'alta velocità, bloccano l'attuazione di tutta una serie di passaggi. Se vogliamo andare nel terzo millennio e collegarci con l'Europa, bisogna andare per forza in quella direzione.

Quindi è impensabile che si colleghi Roma con Catania e Palermo andando a piedi o col carro. Grazie.

RAFFAELLA PAITA. Intanto io sono assolutamente d'accordo rispetto alle valutazioni che sono state fatte in merito all'arretratezza infrastrutturale del Sud. È disonesto non riconoscerlo. Faccio presente che l'alta velocità manca anche in tante parti del Nord e ci sono regioni che sono state anche di recente molto colpite da eventi straordinari e che sono ancora all'anno zero sul tema dell'alta velocità, quindi è una rappresentazione, ahimè, francamente più sconcertante e anche più grave, nel senso che dobbiamo farci carico di problemi maggiori, ma non mi pare corretto il tentativo di rappresentare solo le problematiche. Certo, lì ci sono tante questioni infrastrutturali da risolvere. Non ci sono dubbi. Sono dell'idea che ci sia bisogno di un piano articolato, anche alcune delle questioni poste dal Ministro siano correttissime. Rispetto a quanto affermato dal collega che è intervenuto prima sul ruolo dell'autonomia devo dire la verità: sono tra chi pensa che l'autonomia debba essere uno degli strumenti attraverso cui costru-

iamo un rapporto corretto con i territori e con le regioni, ma non credo rilevi in merito alla dotazione infrastrutturale, perché qui stiamo parlando di programmi nazionali. Non mi risultano esserci regioni che hanno attivato l'alta velocità per tramite dell'autonomia regionale o delle regioni. Mi sembra che sarebbe corretto trattare questa questione nel livello giusto che è il livello nazionale, pena il fatto di andare a irrobustire quelle differenze che ci sono. Tra l'altro secondo me non sarebbe proprio possibile.

Vorrei, inoltre, fare una domanda al Ministro in merito alla portualità del Sud, perché noi abbiamo avuto un riordino della materia con la legge Del Rio e quindi anche con la fusione di alcune autorità portuali e la razionalizzazione del sistema, però continua a esserci al Sud l'esigenza di un coordinamento, di un rafforzamento di questo sistema. Oggi lo dico più che mai in riferimento anche al tema del coronavirus, perché alcune questioni che noi abbiamo storicamente posto ne cito una giusta per non annoiare nessuno e non fare un lungo elenco: l'attivazione dello sportello unico doganale che potrebbe essere decisivo ai fini di un'accelerazione sui controlli delle merci in un momento in cui nel settore sanitario oggi c'è il delirio. Chiunque voi sentiate rispetto a quello che sta avvenendo vi dirà che i controlli ovviamente devono essere maggiori, ma il personale attribuito a quelle funzioni è lo stesso di qualche mese fa e non si capisce perché siano rimasti bloccati degli strumenti che sarebbero utili. Questo riguarda ovviamente anche il Governo precedente che tanto si sciacqua la bocca sul tema dell'operatività, ma come abbiamo visto nei dati risultati dall'attivazione dello « Sblocca Cantieri » per finire al tema della portualità, più o meno ha conseguito un risultato che un allenatore avrebbe detto: « Zero titoli », cioè proprio irrilevante. Io dico che siccome però siamo tutti d'accordo a parole a cercare di velocizzare, perché non proviamo sia sul tema del coordinamento della portualità ma anche sull'attivazione dello Sportello unico doganale a reagire a questo stato di emergenza, attuando questo stru-

mento che chiedono tutti la cui attuazione è bloccata dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, cioè non è bloccata perché non è stata pensata all'interno delle riforme? Questo aiuterebbe tantissimo i lavoratori, aiuterebbe tantissimo le aziende e magari riuscirebbe anche a costituire una reazione in un momento di difficoltà, quindi se fosse possibile, perché dalla sua relazione, Ministro, ci sono arrivati tanti spunti, ma sul tema della portualità, le chiederei una maggiore specificazione.

PRESIDENTE. Grazie collega Paita. Se il Ministro lo consente, farei anch'io qualche osservazione. Riprendo dal principio, da alcune osservazioni che sono state fatte anche da lei Ministro riguardo alla dotazione del 34 per cento per le regioni del Sud Italia. Lei ha detto effettivamente che con gli aggiornamenti e anche con il contratto questa quota è ampiamente rispettata. Il problema è che ha fatto una specificazione per cui sulle risorse ordinarie, dove quella quota del 34 per cento effettivamente andrebbe a insistere, non è previsto un meccanismo che permetterebbe di compensare gli effetti del mancato raggiungimento della stessa quota negli anni precedenti, quindi le chiederei su questo un dettaglio ulteriore per cercare anche di capire come colmare negli anni futuri questo *gap*. La seconda considerazione che volevo fare riguarda la situazione che stiamo affrontando. Lei giustamente ha riportato il fatto che l'Italia ha un problema di investimenti precedenti alle condizioni che si sono verificate nelle ultime settimane.

Con questa emergenza sanitaria le chiedo cortesemente di ribadire che almeno sul contratto RFI e su quello ANAS, quindi sulla parte di investimenti pubblici che riguardano le infrastrutture, il Governo non ha intenzione di ridurre questi finanziamenti per dedicarli ad altre misure emergenziali che magari sono anche necessarie, quindi mantenendo la quota di finanziamenti già stabilita, anzi chiedo la possibilità di riflettere sull'opportunità di una maggiore dotazione di questi contratti e delle risorse economiche stanziare.

Lei ha fatto una considerazione, secondo me assolutamente importante e lo

ha fatto anche la collega Paita e altri colleghi negli interventi precedenti: considerando che la pianificazione nazionale oggi sicuramente guarda a queste direttrici principali, negli ultimi decenni, puntando su una mobilità prevalentemente privata, abbiamo dismesso o sospeso delle linee ferroviarie secondarie regionali, abbiamo la necessità di dare impulso alle aree interne che non sono evidentemente una prerogativa delle regioni del Sud Italia e di ammodernare quei servizi e quelle infrastrutture delle cosiddette « ferrovie concesse », cioè tutte quelle ferrovie che oggi sono anche al servizio di aree metropolitane e che però consentono una maggiore connessione dei territori e uno sviluppo anche in termini di coesione degli stessi.

Su questo credo che il suo Ministero nell'ambito del Consiglio dei Ministri possa dare una visione di sviluppo, atteso che le statistiche non soltanto nazionali ma quelle mondiali ci dicono che nei prossimi anni il 70 per cento della popolazione mondiale vivrà in aree densamente abitate, che già ad oggi gli spostamenti dei nostri cittadini sono concentrati per lo più in ambito urbano e quindi l'accessibilità delle aree più densamente popolate è assolutamente un tema da tenere in rilievo.

L'altra osservazione che mi permetto di fare riguarda la visione che noi dobbiamo avere su queste linee, su queste direttrici principali. Il Ministro delle infrastrutture, la ministra De Micheli, ha detto giustamente come ha anche ribadito l'amministratore delegato di RFI che oggi l'alta velocità comincia a essere percepita e non solo percepita, ma usata come la metropolitana d'Italia. In un Paese, che come lei ha ricordato, è scarsamente infrastrutturato dal punto di vista dei servizi di tram, bus e metropolitana all'interno delle città il servizio alta velocità consente una connessione tra territori extraregionali, tra regioni diverse che in qualche modo non è più forse da considerare esclusivamente come servizio a mercato, perché, prova ne sia il pendolarismo che c'è tra Bari e Napoli, tra Napoli e Roma, tra Firenze e Roma, tra Torino e Milano, dimostra che un servizio veloce sta cambiando le abitudini degli ita-

liani e quindi in qualche modo immaginare che nei contratti di servizio, quindi nei contratti che riguardano gli intercity, il servizio universale, venga garantita anche una quota di finanziamento per l'alta velocità in modo da provare quelle sperimentazioni che possono indurre alla crescita di una domanda che poi permette anche di sostenere un servizio a mercato.

Credo che sia una riflessione che il Governo debba e possa fare. C'è ancora un altro tema che si ripropone secondo me alla ribalta in questi giorni sia per le condizioni di difficoltà che il nostro Paese sta affrontando, per l'emergenza sanitaria e per altro verso per quello che è successo, mi riferisco al grave incidente ferroviario, in Lombardia.

Noi abbiamo un tema di ridondanza dell'infrastruttura. Era già successo sull'infrastruttura elettrica con dei *blackout* dovuti a mancate connessioni in condizioni estreme e credo che sia utile pensare a delle infrastrutture in parte ridondanti, perché nel momento in cui succedono degli eventi eccezionali che possono essere delle restrizioni dovute a cause sanitarie, piuttosto che degli incidenti, come è successo per l'incidente ferroviario, non possiamo immaginare che il nostro Paese abbia delle ripercussioni così forti. Lo dico cosciente del fatto che su alcune linee che non sono l'alta velocità, magari sono direttrici principali — penso banalmente alla direttrice adriatica Lecce- Bologna — abbiamo ancora dei fasci a binario unico. Tra Termoli a Lesina abbiamo ancora 30 chilometri che sono a binario unico, quindi non sono alta velocità e lì passano i regionali, gli intercity e anche le frecce, quindi occorre immaginare per dare maggiore stabilità e maggiore robustezza e per avere anche dei servizi più affidabili, di investire in ridondanza e quindi immaginare da una parte di potenziare i binari e le infrastrutture esistenti e dall'altra, ove possibile, occorre affiancare anche delle linee dedicate all'alta velocità, perché evidentemente hanno tecnologie diverse dove i treni Freccia possono andare anche a velocità superiori ai 200 chilometri orari. Credo che sia un'altra riflessione che il suo

Ministero e il Governo tutto possa prendere in considerazione. Grazie.

GIUSEPPE LUCIANO CALOGERO PROVENZANO, *Ministro per il Sud e la coesione territoriale*. Grazie, presidente. Io in realtà, a causa del previsto Consiglio dei Ministri, non avrò il tempo di replicare a sufficienza rispetto alle molte sollecitazioni che sono avvenute in questa discussione, anche se devo rilevare che esulano quasi completamente dal tema dell'audizione a cui io sono stato chiamato che era sull'aggiornamento del contratto di programma 2018/2019 sulla parte investimenti, mentre qui avete discusso di un quadro programmatico generale soprattutto del tema delle infrastrutture che riguarda il Mezzogiorno e anche invece di aspetti che riguardano più la parte servizi, rispetto alla quale non sfuggo alla discussione che invece per me è molto interessante, ma dico in premessa, perché vi do la disponibilità eventualmente di fare una discussione sulla situazione infrastrutturale del Mezzogiorno che è molto più ampia e che non riguarda il contenuto di questa audizione, a cominciare dalle sollecitazioni che arrivavano dal presidente in particolare una: come affrontiamo il rapporto tra emergenza e investimenti?

Io credo che su questo il tema che si sta ponendo il Governo in queste ore e la strategia che si sta provando a dare, anche in un confronto con l'opposizione, con tutti i livelli di governo, con le parti economiche e sociali, è una strategia in tre tempi, la prima focalizzata alla dimensione sanitaria e all'intervento per l'aspetto sanitario, non solo in termini di contenimento e di misure di rallentamento della diffusione, ma proprio di rafforzamento delle capacità del Servizio sanitario di dare risposte e nello stesso tempo invece il secondo tema riguarda la necessità di dare sostegno al sistema delle imprese e al mondo del lavoro nelle filiere più colpite già oggi dall'emergenza del coronavirus. Ovviamente sono danni che noi dobbiamo misurare giorno per giorno, settimana per settimana, quindi abbiamo già chiarito — lo ha fatto il Ministro dell'economia e delle finanze — che non sarà il prossimo decreto-legge rispetto al quale il Parlamento dovrà autorizzare il

maggior *deficit*, necessario rispetto a quanto previsto, a esaurire le misure di sostegno.

Invece si pone anche il tema che è quello che poneva lei, rispetto al quale io sono d'accordissimo, Presidente, nessuna risorsa per investimenti può essere distorta dal suo obiettivo principale, perché le risorse per l'emergenza le dobbiamo recuperare sul fronte dell'emergenza e anche in una discussione molto seria con la Commissione europea e con l'Unione europea su questo tema, ma le risorse e gli investimenti a noi servono e servono soprattutto per la fase in cui — come ho detto prima — questo necessario rallentamento delle connessioni personali e interpersonali delle attività anche economiche dobbiamo preparare il rilancio, quindi su questo non c'è nessuna discussione.

Quello su cui dovremmo concentrarci è come provare a massimizzare la possibilità di mettere in campo le risorse stanziato. Da questo punto di vista non possono essere — voglio essere molto chiaro su questo — distorte nemmeno risorse che sono indirizzate e vincolate alla destinazione territoriale originaria, rispetto al Sud, proprio perché in questo momento dobbiamo esplicitare al Paese quanto sia interdipendente nel rapporto tra le aree e quanto anche l'investimento al Sud possa far bene al Centro-Nord, quindi su questo da parte del mio Ministero c'è l'assoluta garanzia.

Questa precisazione mi consente di chiarire un elemento sulla clausola del 34 per cento. Come ho già detto prima: complessivamente le risorse del contratto di programma al Sud ad oggi ammontano al 37 per cento, ma questo è un indice del fatto che la clausola del 34 per cento non sia stata rispettata. Quella clausola riguarda le risorse ordinarie e su questi contratti di programma insistono numerosissime risorse aggiuntive — adesso non ho la tabella ma gliela mando, presidente — che testimoniano il grande ritardo in termini di risorse ordinarie assegnate storicamente al Sud rispetto alla quota di popolazione. Ciò che ho valutato positivamente e lo confermo qui, è il percorso di recupero che si sta avviando e testimonianza ne è questo stesso aggiornamento del contratto 2018/

2019 di cui discutiamo che fa uno sforzo di riequilibrio territoriale – a mio avviso ancora insufficiente – ma su questo vorrei essere chiaro anche rispetto poi ad alcune sollecitazioni che sono emerse nella discussione. Io sono d'accordo con l'onorevole Bruno Bossio: noi spesso ci concentriamo sulle quote e sui numeri invece che sui fatti, cioè il riequilibrio che deve avere delle soglie minime garantite, deve guardare a un'analisi dei fabbisogni di investimento che già esiste. Noi abbiamo indicatori a ogni livello che possono essere utilizzati per questo. Anche nella fissazione, nel percorso verso l'autonomia e l'attuazione del federalismo fiscale previsto dalla Costituzione, in cui si parla di livelli essenziali delle prestazioni, riguardano anche il diritto alla mobilità e sono misurabili. Il tema della perequazione infrastrutturale che riguarda le risorse ordinarie, era un principio previsto dalla legge Calderoli mai attuato. Su questo invece bisogna fare sforzi molto ampi. Ricordo che di quella legge che io avevo seguito in un'altra veste, uno degli elementi positivi era proprio che la perequazione infrastrutturale derivava non in astratto da quote, ma da un'analisi dei fabbisogni di investimento. Su questo secondo me tutto può essere misurabile, anche nell'interlocuzione che avrete, che avrà questa Commissione con Rete Ferroviaria Italiana.

Intervengo brevemente sul tema dell'alta velocità, perché così è emerso con così grande partecipazione. Non è tema di questo discorso. Io ho detto che anche quello che abbiamo previsto nel Piano Sud sarà oggetto di un nuovo aggiornamento del contratto di programma. Questo è ovvio, perché riguarda il 2018/2019. Rispetto alle riflessioni dell'onorevole Bruno Bossio che peraltro già aveva avuto modo di presentarmi, io dico soltanto che la riflessione che noi dobbiamo fare sull'alta velocità, l'alta capacità nel nostro Paese è molto ampia. Io penso che sia stata una grande opera e una grande prova che ha dato l'Italia nella capacità di realizzazione infrastrutturale. Detto questo, non significa che non siano stati commessi errori.

Il tema dell'alta capacità evidentemente è stato un tema sottovalutato, però, onorevole Bruno Bossio, le dico che questo vale per esempio anche in Francia, cioè nei grandi investimenti lo Stato si assume anche il rischio di commettere un errore. In Francia l'alta capacità, il trasporto sulle merci, ha avuto meno impatto rispetto a quanto preventivato. Su questo devo dire che – mi pare proprio a novembre scorso – si sia aperta una tratta alta capacità Bologna-Caserta. Vediamo come potrà funzionare, perché in prospettiva non è detto che il Sud non possa invece beneficiare a differenza del Nord dell'alta capacità, proprio perché il traffico di persone è ridotto rispetto in termini banalmente numerici a quello del Centro-Nord che possa avere questo, però rispetto alla scelta che noi abbiamo compiuto anche con il « Piano Sud », io rivendico l'obbligazione di risultato che ci impegniamo a conseguire, cioè il fatto che oggi da Reggio Calabria a Roma si arriva con un solo treno al giorno in 4 ore e 50 minuti, due treni. Una volta l'ho preso – alle cinque di mattina, con due treni, quando copre una percorrenza molto simile a quella tra Roma e Torino. Se attraverso l'alta velocità di rete, noi arriviamo a raggiungere quel risultato con treni che offrono quello stesso servizio, secondo noi con un impiego di risorse minore, è una condizione sicuramente più efficace di impiego della spesa pubblica rispetto invece a un'opera che vedrà la luce nei confronti dei cittadini fra diversi anni. Detto questo, tutto questo è però oggetto di una riflessione programmatica che si può continuare a svolgere. Riguarda non questo aggiornamento del contratto ma il nuovo. Non credo, proprio per le cose che dicevo prima, che ci sia un problema programmatico al Sud, che manchino le esigenze e i fabbisogni rispetto anche a quanto è stato detto in questa sede da Rete Ferroviaria Italiana sull'attuazione della clausola del 34 per cento in futuro, perché sul piano dell'analisi dei fabbisogni e sul piano programmatico invece possibilità ce ne sarebbero, ammesso che l'Italia voglia scegliere la cura del ferro. Faccio un esempio all'onorevole Furgiuele sulla Calabria: un tema che esula

completamente dal contenuto di questa audizione, però visto che ci sono, interloquisco su temi che mi appassionano, perché io sono anche uno che gira molto per il Mezzogiorno. Ad esempio lei faceva riferimento all'aeroporto di Lamezia: l'aeroporto di Lamezia non ha nessun collegamento ferroviario con Crotona. C'era un'idea — io me la ricordo — diversi anni fa, di cui non c'è traccia in nessuna programmazione né regionale né nazionale di un collegamento ferroviario con quella versante ionica. Si tratta di trasporto locale che consentirebbe di dare a quell'aeroporto una possibilità di ulteriore sviluppo, di estendere il suo raggio d'azione, però secondo me su questo non manca il fabbisogno. Quello che manca, lo ripeto, è una capacità progettuale sulla quale con il Piano Sud abbiamo provato a dire che vogliamo lavorare in dimensioni plurime.

L'onorevole Ficara faceva riferimento a diversi temi che riguardano più la parte servizi, compreso il tema della continuità territoriale-ferroviaria. Io interloquisco solo sulla domanda che mi ha fatto del *bonus* alta velocità. Il *bonus* alta velocità è un'idea... Non è una scelta. Era una proposta, un'idea di come potrebbe funzionare proprio sull'esempio del Ferrobonus, cioè la possibilità di finanziare anche, coprendo la parte che il mercato da sé non riesce a coprire, servizi di alta velocità, laddove invece non c'è l'alta velocità tradizionale, ma dove possono passare quei treni e quindi se vogliamo incentivare il trasporto ferroviario, lo puoi fare. Questa potrebbe essere un'idea da prendere in considerazione, anche nella nuova programmazione, perché, ripeto, secondo me accanto alle reti, sulle quali io sono d'accordissimo sulla necessità di infittirle in tutto il Paese peraltro non solo al Sud, perché sono d'accordo con l'onorevole Paita, cioè noi abbiamo un problema di cura del ferro che è necessaria in tutto il Paese, ma accanto alle reti concentrarci sui servizi. Questo però chiama in causa — lo dico all'onorevole Donina — le regioni. Questo chiama in causa molto le regioni sui contratti di servizio che sottoscrivono, Non sono molto d'accordo con lei rispetto a cosa ha funzionato nel rapporto

tra centro e periferia, tra Nord e Sud, nel senso che nel rapporto tra centro e regioni al Sud si è innescato un meccanismo che non ha funzionato che è quello delle assegnazioni storiche. Ogni regione per quanto riguarda le risorse aggiuntive, in particolare il Fondo Sviluppo e Coesione, ha fatto leva sulle assegnazioni che storicamente ha avuto, concentrandosi sulla parte programmatica, spesso compiendo delle scelte, perché sono d'accordo invece con l'onorevole Ficara: in qualche caso e in qualche regione — di alcune potremmo fare nomi e cognomi — non è stata scelta la via del ferro ma è stata scelta la via della gomma, ma questo è legittimo, attenzione, però è stata una scelta. Rispetto a questo io credo che noi dobbiamo superare proprio questo meccanismo, cioè abbiamo bisogno di una programmazione strategica fatta sulla base dell'analisi dei fabbisogni di investimento e su alcune direttrici che vengono assunte anche a livello nazionale, cioè vogliamo seguire la via del ferro, perché la via del ferro ci consente di raggiungere obiettivi di sviluppo sostenibile, di migliorare la qualità dei trasporti. Su questo lo sforzo che deve arrivare a livello locale, come altrove è arrivato, è uno sforzo di progettualità maggiore, di progetti, perché questa è l'unica garanzia di realizzare davvero gli investimenti, perché quello che è mancato fin qui poi è la capacità di realizzazione soprattutto, oltre a un disinvestimento che pure proviamo a correggere, a cominciare dalla clausola del 34 per cento.

Sul tema della portualità: ripeto io sono davvero interessato eventualmente a fare una discussione generale sulle infrastrutture nel Mezzogiorno. Sicuramente sono d'accordo sulla centralità del sistema portuale meridionale e su quanto questo debba essere rilanciato, anche in questa fase di congiuntura, non solo per le cose che diceva lei, onorevole, ma anche in prospettiva, cioè ci può essere tutto il fenomeno del *back-reshoring* da incrociare anche rispetto a insediamenti produttivi in Oriente, che i nostri porti potrebbero attrezzarsi in particolare al Sud a recepire. Su questo la strategia del Governo è quella di provare il più possibile a integrare gli strumenti: da

un lato il rafforzamento delle infrastrutture portuali e retroportuali, dall'altro l'attivazione delle Zone economiche speciali. Su questo la scelta compiuta nella legge di bilancio dà una divisione dei compiti, nel senso che prima la Zona economica speciale era di fatto in capo all'autorità portuale che a seguito della riforma comunque aveva delle competenze maggiori, per esempio competenze non sempre utilizzate. Io invito, accanto allo sportello unico doganale che peraltro nella Zona economica speciale diventerebbe Sportello unico amministrativo proprio per tutte le pratiche di attrazione degli investimenti, in quel caso per esempio per rafforzare proprio quelle aree sarebbe stato necessario realizzare le Zone franche doganali intercluse, cose che sono completamente mancate. A mio avviso noi dobbiamo lavorare in maniera integrata per rafforzare quelle realtà portuali sia nella possibilità e nei percorsi di internazionalizzazione delle nostre imprese sia soprattutto nella capacità di attrarre gli investimenti. Su questo ci stiamo muovendo e in generale sul percorso infrastrutturale. Però, ripeto, alcune cose le ho potute dire, ma sono disponibile ad affrontare in maniera più complessiva il tema del divario territoriale che a mio avviso è decisivo.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. C'è la collega Bruno Bossio che chiede di svolgere un ulteriore intervento.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Allora, se non ho capito male, mi sembra di capire che ci sono dei soldi sull'alta velocità di rete nel Piano per il Sud che non riguardano il contratto RFI Mit.

In realtà le questioni sono due. Io avevo capito che ci sono delle risorse sul Piano per il Sud che non hanno a che fare col contratto RFI Mit.

Evidentemente non è così.

Però leggendo l'aggiornamento del Piano RFI Mit, io di questi 15 miliardi aggiuntivi trovo solo 3 miliardi di cui la maggior parte è sostanzialmente sulla Palermo-Catania.

Quindi non so l'alta velocità di rete con quali risorse si faccia. Immagino con soldi

diversi da questi del contratto RFI Mit. Sono convinta che investire sull'alta velocità di rete è una spesa, un costo inutile che non risolve sostanzialmente i problemi, ma questa è una mia valutazione. Evidentemente lei non è il Ministero di riferimento, ma lo è il Mit. Io sono convinta che di questi 15 miliardi, 8 potevano benissimo essere messi oggi, in questo aggiornamento 2018-2019, per cominciare ad affrontare la questione dell'alta velocità al sud, come ha ripetutamente ribadito il Presidente del Consiglio.

Vorrei se possibile un chiarimento sull'allocazione delle risorse.

GIUSEPPE LUCIANO CALOGERO PROVENZANO, *Ministro per il Sud e la coesione territoriale*: Allora, io devo essermi spiegato male per la terza volta e provo a spiegarmi la quarta allora.

Noi stiamo parlando dell'aggiornamento 2018-2019. Dei 15 miliardi aggiuntivi 8 miliardi sono destinati complessivamente al Sud nella ripartizione che ha visto lei.

Il piano Mit del Piano Sud, complessivamente, attiva 33 miliardi di investimenti che sono alcuni già previsti nei contratti di programma e in questo aggiornamento del contratto di programma 2018-2019. Quello che riguarda la velocizzazione nell'alta velocità di rete, la velocizzazione della linea Salerno-Reggio Calabria invece non è previsto e come ho detto nella seconda volta in cui ho provato a chiarirlo, deve riguardare un nuovo aggiornamento del contratto di programma con RFI. Questo è l'iter previsto.

Questa è la volontà rispetto alla quale ovviamente ogni valutazione è legittima, ma questo è il percorso ad oggi.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Giuseppe Provenzano per la sua disponibilità e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 10.

*Licenziato per la stampa
il 15 dicembre 2021*

PAGINA BIANCA



18STC0100370