

Politica infrastrutturale: audizione del Ministro Matteoli alla Camera dei Deputati

10 Marzo 2009

In Commissione Ambiente si è svolta, il 12 febbraio 2009, l'audizione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Altero Matteoli, sulla realizzazione delle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza.

L'intervento si è sviluppato lungo quattro tematiche distinte: l'interazione tra la politica delle infrastrutture in Italia e quella dell'Unione europea; l'approccio programmatico seguito nel nostro Paese dal 2001 in poi; lo stato di attuazione del piano delle infrastrutture strategiche; la fase di discontinuità riferita sia dell'Allegato infrastrutture nel Documento di programmazione economico-finanziaria approvato dal Parlamento nell'agosto 2008, sia al piano infrastrutture del 2009 (prima *tranche*) e al programma triennale 2009-2011.

Per quanto riguarda **l'interazione tra la politica delle infrastrutture in Italia e quella dell'Unione europea**, il Ministro preliminarmente ha evidenziato che in Italia il processo di programmazione nazionale delle infrastrutture strategiche è stato talvolta anticipatore e in altri casi parallelo rispetto a un processo di programmazione più complesso, quale quello europeo.

Nel soffermarsi sulle reti di trasporto europee TEN-T (*Trans-European Networks - Transport*) ricorda che "oltre il 30 per cento del volano destinato dall'Unione europea alle reti TEN-T è relativo a corridoi che attraversano il nostro Paese" e che è stata avanzata (in sede di Consiglio dei Ministri dei trasporti dell'Unione europea) la proposta di compiere un monitoraggio sullo stato di attuazione delle reti TEN, anche per verificare la coerenza tra i programmi operativi nazionali e regionali (PON e POR) e le strategie e azioni definite nel quadro comunitario. Al riguardo, il titolare del Dicastero rileva che relativamente all'Italia, su un valore globale di circa 104 miliardi di euro, tra opere ferroviarie, stradali e portuali riguardanti i Corridoi 1, 5 e 24, sono stati deliberati progetti per circa 75 miliardi di euro nonché cantierate o appaltate opere per circa 47 miliardi di euro e che, tra l'altro, "le autostrade del mare sono, in questi anni, passate da un interessante *slogan* mediatico a una motivata azione, capace di incentivare le modalità di trasporto meno inquinanti e meno energivore".

In relazione alla seconda tematica affrontata concernente **l'approccio programmatico seguito nel nostro Paese a partire dal 2001** e poi attraverso la legge obiettivo, Matteoli ha, tra l'altro, chiarito che tale processo di programmazione, progettazione e attuazione delle opere ha coinvolto in primo luogo le Regioni, intese come soggetti attivi di processi di programmazione negoziata, con il ricorso alla stipula delle intese-quadro generali che erano state bloccate durante la legislatura 2001-2006 e che oggi vengono aggiornate in tutte le Regioni. Viene, tra l'altro, specificato che le scelte strategiche del programma hanno avuto impatti anche sulla redazione di molti atti programmatici ad evidenza pubblica, tra cui il contratto di programma delle ferrovie, il piano triennale dell'ANAS, i molti piani pluriennali delle autorità portuali. Inoltre, afferma il Ministro "il programma è stato integrato da piani specifici di settore e da politiche di intervento più mirate alla programmazione territoriale. In quest'ottica vanno lette le integrazioni del programma avvenute per il tramite della costituzione di un piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici; dell'individuazione e della realizzazione di un programma dedicato agli edifici istituzionali; della quota del 3 per cento degli investimenti infrastrutturali da destinare al supporto dei beni artistici, archeologici e culturali, attraverso la società ARCUS; fino ad arrivare al piano per la sicurezza gestito dal Ministero dell'interno e destinato alla creazione di un comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere".

Sullo **stato di attuazione del progetto delle infrastrutture strategiche**, l'On. Matteoli ha mostrato i risultati di una verifica capillare e dettagliata di tutti i progetti e di tutti gli interventi attivati con il programma decennale. In particolare, sono emersi i seguenti dati: interventi ultimati per

un importo di 4 miliardi di euro, pari al 3 per cento degli interventi disponibili; interventi cantierati per un importo di 23 miliardi di euro; interventi in gara e/o già affidati per un importo di 19 miliardi di euro; interventi in progettazione per un importo di 64 miliardi di euro. Viene, quindi, evidenziato che dal 2001 al 2008 sono stati ultimati, cantierati o affidati, attraverso la Legge Obiettivo, interventi per oltre 47 miliardi di euro.

Il Ministro nel soffermarsi, infine, sull'ultima tematica relativa alla **discontinuità prodotta dall'Allegato Infrastrutture al DPEF con la definizione del Piano delle infrastrutture 2009**, ha preliminarmente evidenziato l'esigenza prioritaria ed indifferibile di produrre nel campo dell'infrastrutturazione organica del Paese una chiara discontinuità rispetto al passato, necessaria per superare una grave emergenza. Tra i fattori che costituiscono un vero segnale di discontinuità rispetto al passato: la chiara distinzione tra risorse pubbliche e private nel piano triennale (non più decennale), per cui nell'Allegato infrastrutture si parla di una cifra pari a 44 miliardi di euro; la chiara volontà di riattivare le opere bloccate dalla passata legislatura; la ricerca di strumenti capaci di coinvolgere davvero i capitali privati, attraverso forme di partenariato pubblico privato, con il *project financing*, senza ricorrere al «fondo perduto»; la riconferma del rapporto privilegiato con le regioni, attraverso uno strumento d'intesa generale quadro; la costruzione di un quadro fonti-impieghi, in cui si motivano dettagliatamente gli impieghi e i tiraggi di cassa dei singoli interventi; la chiara identificazione di una scadenza temporale per gli interventi nel Mezzogiorno.

In merito **all'attuazione del Piano Casa**, il ministro rileva che «la legge obiettivo non ha affrontato il tema essenziale della riqualificazione urbana e dell'ottimizzazione di alcuni ambiti urbani attualmente in avanzato stato di degrado e che l'attuale Governo ha ritenuto opportuno demandare tale attuazione a un provvedimento denominato «Piano casa», **che si propone di superare, in maniera organica e strutturale, il disagio sociale e il degrado urbano derivato da fenomeni di alta tensione abitativa**».

In considerazione di quanto sopra, Matteoli richiama **una proposta per il 2009 di interventi legati alla legge obiettivo**, coerenti con quanto definito dall'Allegato infrastrutture al DPEF nonché alla disponibilità progettuale e autorizzativa prevista dalla legge obiettivo. La proposta, il cui importo globale ammonta a 16,6 miliardi di euro, fa riferimento a sette distinte macroaree di intervento tra cui la difesa del suolo, gli interventi della realizzazione di assi ferroviari, gli interventi nella realizzazione di reti stradali ed autostradali, quali ad esempio la Salerno-Reggio Calabria.

Oltre agli interventi racchiusi nella suddetta proposta il Ministro ricorda che vanno aggiunti gli interventi già approvati in precedenza e non attivati nel biennio passato, per un importo di circa 11,9 miliardi di euro e avverte che per attivare un'operazione così rilevante, occorre però rispettare un preciso e dettagliato crono programma e superare i vincoli legati alla fase intercorrente tra l'aggiudicazione delle opere e l'apertura dei cantieri attraverso il ricorso a quanto previsto dall'articolo 20 (recante norme straordinarie per la velocizzazione delle procedure esecutive di progetti facenti parte del quadro strategico nazionale) del DL 185/08, convertito dalla L. 2/09 ; inoltre, occorre la definizione formale di tutti i supporti finanziari (Banca europea di investimento e Cassa depositi e prestiti) entro il mese di giugno 2009.

Nel rispondere a chiarimenti richiesti da parlamentari, il titolare del Dicastero, ha fornito delucidazioni anche sullo stato dell'arte della Torino- Lione la cui realizzazione sarà presto avviata attraverso la predisposizione di un dettagliato cronoprogramma concordato con la Francia, anche in considerazione dei 671 milioni di euro assegnati dall'UE.

Nell'ambito degli interventi di parlamentari, avvenuti nel corso dell'audizione, viene evidenziato che l'**Ance**, unitamente a Confindustria, ha rilevato che nel 2009 non ci sono risorse disponibili in cassa, salvo circa 600 milioni di euro e che ci sarebbe la «necessità di una serie di interventi molto precisi», nonché che occorre individuare risorse per circa 3,5-4,5 miliardi di euro ed un elenco di opere immediatamente cantierabili da far partire subito, in accordo con Regioni ed Enti locali.

Testo dell'audizione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti