

OMISSIS

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulle linee programmatiche del suo Dicastero

Il presidente MATTEOLI ringrazia il ministro Delrio per la sua disponibilità, segnalando che, a causa di impegni istituzionali concomitanti, egli non potrà trattenersi per l'intera durata della seduta. Resta inteso che, qualora le comunicazioni in titolo non fossero state concluse, le stesse proseguiranno nella prima seduta utile. Cede quindi la parola al Ministro.

Il ministro DELRIO ringrazia a sua volta il Presidente e i senatori della Commissione per l'invito, che consente di fare il punto su una serie di temi di grande rilevanza.

Il settore delle infrastrutture e dei trasporti ha infatti un valore essenziale per il rilancio dell'economia del Paese e per la vita dei cittadini. Il Governo intende in particolare porre l'enfasi sulla possibilità di realizzare le infrastrutture ritenute necessarie con tempi e regole certe, prevenendo sprechi e forme di corruzione.

In questo contesto, ritiene fuorviante la distinzione tra grandi e piccole opere, dovendosi piuttosto parlare di opere utili per la vita del Paese:

ad esempio, anche la messa in sicurezza di una strada è un'operazione di grande rilievo, anche se si tratta di un piccolo progetto.

L'obiettivo del Governo è quello di rivedere le procedure per la progettazione e la realizzazione delle infrastrutture introducendo procedure semplificate o di tipo ordinario, limitando a pochi casi ben identificati il ricorso a modalità speciali. Ciò comporta la necessità di decidere le opere da realizzare non sulla base di istanze territoriali o localistiche, ma di parametri oggettivi che ne evidenzino la reale utilità. Ovviamente, ritiene altresì prioritario costruire un dialogo preventivo con le comunità locali dei territori interessati.

Un contributo decisivo a tali obiettivi potrà certamente venire dalla riforma del codice degli appalti e delle concessioni, approvata recentemente in prima lettura dal Senato: coglie quindi l'occasione per esprimere apprezzamento e gratitudine per il proficuo e condiviso lavoro svolto dalla Commissione e dall'Assemblea del Senato sul suddetto provvedimento.

Richiama quindi le principali priorità che formeranno l'azione del suo Dicastero. In primo luogo si intende rilanciare la cosiddetta «cura del ferro», potenziando la rete ferroviaria ad alta velocità/alta capacità in modo da completare il collegamento del Paese. Ricorda in particolare alcune linee sulle quali si sta già lavorando, come la Napoli-Bari, la Bari-Taranto, le tratte appenniniche, la linea tirrenica e quella adriatica. Un'attenzione particolare sarà riservata agli investimenti nel sud d'Italia, che sono una priorità per il Governo: per i progetti in campo ferroviario sono già individuate risorse per 2,5 miliardi di euro a valere su fondi comunitari.

Un'altra priorità è il coordinamento con i quattro corridoi delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T) che passano per l'Italia e per i quali il Governo è riuscito a ottenere l'approvazione per il finanziamento di ben trentatré progetti dalla Commissione europea, nell'ambito del bando per l'iniziativa *Connecting Europe Facility* (CEF). Tra gli altri, sono stati finanziati i progetti per la Torino-Lione, la navigabilità del Po e l'installazione dei sistemi intelligenti di trasporto. Coglie quindi l'occasione per precisare che il mancato finanziamento del progetto del Terzo Valico non è legato ad una valutazione negativa della Commissione europea, ma semplicemente alla necessità di chiarire alcuni aspetti critici dello stesso.

Si sofferma quindi sul piano nazionale per i porti e la logistica, recentemente approvato dal Consiglio dei ministri e trasmesso alle Camere per il parere delle Commissioni competenti. Nel piano è previsto espressamente lo sviluppo del sistema portuale e logistico del Mezzogiorno in un'ottica di integrazione con il resto del Paese e di potenziamento della intermodalità. Un contributo decisivo a tal fine verrà dal nuovo contratto di programma con RFI S.p.A. già esaminato dalla Commissione.

Un altro tema di particolare rilevanza è quello del trasporto pubblico locale, che serve milioni di cittadini e deve essere rilanciato. Ricorda che questo tema è stato ripreso espressamente nell'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza presentato in Parlamento lo scorso

marzo, attraverso i progetti dei sistemi metropolitani urbani, per i quali sono stati stanziati 110 milioni di euro.

Preannuncia che la priorità è quella di completare i progetti già avviati, in raccordo stretto con le regioni per programmare gli interventi necessari, anche per quanto concerne la sostituzione del materiale rotabile. A tal fine, si cercherà di reperire ulteriori risorse attraverso i fondi europei e il rilancio della finanza di progetto, purtroppo non ancora adeguatamente sfruttata in Italia.

Richiama quindi i temi della sicurezza e dell'innovazione nelle reti ferroviarie, sottolineando che le nuove tecnologie possono consentire oggi di abbattere notevolmente i tempi di percorrenza anche sulle linee ferroviarie tradizionali, e cita in proposito il progetto di sviluppo della tratta Bari-Matera.

Sempre sul fronte ferroviario, segnala l'intenzione di potenziare anche il trasporto delle merci, finora poco sviluppato: il progetto di privatizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato potrebbe aiutare a creare campioni nazionali anche in questo settore.

Naturalmente, il Governo intende dedicare adeguata attenzione anche al trasporto pubblico locale su gomma, attraverso un progetto organico di riforma che superi l'attuale frammentazione e debolezza delle aziende, recuperando l'attenzione centrale alle esigenze degli utenti.

Per quanto riguarda la rete stradale, occorre investire sulla manutenzione e sul potenziamento, attraverso l'ANAS e le concessionarie autostradali. Per quanto riguarda i rapporti con ANAS, evidenzia lo sforzo di definire un contratto di programma pluriennale, fino al 2019.

Tale operazione si inserisce anche nello sforzo di rivedere le infrastrutture strategiche della legge obiettivo per ridefinire un elenco di opere realmente prioritarie, sulla base del confronto con le regioni, che hanno già fornito importanti proposte. In autunno, sulla base di questo confronto, il Ministero stilerà quindi un nuovo elenco delle opere valutando la loro effettiva utilità e la coerenza dei piani economico-finanziari, anche attraverso una revisione dei progetti risalenti nel tempo e ormai superati.

Per quanto riguarda in particolare le attività di competenza dell'ANAS, sono previsti per il 2015 11,5 miliardi di euro per la manutenzione ordinaria e straordinaria e 500 milioni di euro per nuove opere. Evidenzia tuttavia la necessità di reperire risorse aggiuntive per gli anni successivi, anche attraverso formule alternative di finanziamento che possano rendere l'ANAS almeno in parte indipendente dai contributi pubblici.

Per quanto riguarda le concessioni autostradali, ricorda l'operazione fatta con l'articolo 5 del decreto-legge «Sblocca Italia» al fine di favorire l'aggregazione delle diverse gestioni. Tali norme sono ora al vaglio della Commissione europea, tuttavia conferma la validità del principio, in quanto le concessioni esistenti in Italia sono oggi di ampiezza troppo limitata per generare reali profitti.

L'Unione europea ha ribadito che le concessioni possono essere assegnate soltanto con gara ovvero prorogate sulla base di condizioni precise e stringenti o ancora assegnate attraverso affidamenti diretti se avvengono

tra enti del settore pubblico. Si parla in quest'ultimo caso dei cosiddetti affidamenti *in house*: il Governo intende attenersi scrupolosamente alle indicazioni che verranno dalla Commissione europea ma sottolinea che, per quanto concerne l'*in house*, si dovrà trattare di concessioni interamente pubbliche, senza la presenza di soci privati.

Purtroppo in alcune concessioni esistenti non sempre vi è una reale assunzione del rischio operativo da parte del concessionario e pertanto in questi casi sarà possibile una revisione delle convenzioni. Tuttavia è altrettanto corretta la richiesta delle stesse imprese concessionarie di avere quadri regolatori certi e stabili per poter programmare i loro investimenti.

Con particolare riferimento alle autostrade Valdastico e Asti-Cuneo, fa presente l'esigenza di valutare con attenzione alcune questioni non ancora risolte.

Si sofferma quindi in dettaglio sul piano nazionale dei porti e della logistica, che intende definire una cornice entro la quale programmare i vari interventi per rilanciare la competitività del sistema logistico nazionale, le cui carenze costano ogni anno all'Italia 50-60 miliardi di euro.

Sottolinea poi i gravi inconvenienti derivanti dalla presenza di procedure amministrative farraginose nella gestione dei porti (ad esempio per gli adempimenti doganali o per il dragaggio dei fondali), a cui occorre porre rimedio. Ciò potrà essere fatto attraverso una visione organica che colleghi lo sviluppo dei porti alle aree retrostanti sulla base delle effettive capacità di traffico.

Dopo aver quindi richiamato le potenzialità dei settori della navigazione crocieristica e del traffico merci attraverso le cosiddette «autostrade del mare», pone l'accento sull'esigenza di un coordinamento più forte della rete portuale a livello centrale e della conseguente necessità di razionalizzare il numero delle attuali autorità portuali, che dovrebbe scendere a quattordici. Contestualmente dovrà cambiare anche la *governance* delle autorità portuali, che dovranno aumentare la loro efficienza e produttività e capacità di coordinamento dei vari soggetti che operano nell'ambito portuale.

Si sofferma quindi sui progetti di rilancio, di potenziamento e di riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica, cui potrebbero essere estesi gli incentivi per l'efficienza energetica già previsti per l'edilizia residenziale privata, sia pure tenendo conto dei vincoli di finanza pubblica.

Richiama poi il piano nazionale degli aeroporti attualmente all'esame della Commissione. Il traffico aereo è in aumento, sia per i passeggeri che per le merci: occorre allora completare rapidamente l'approvazione del piano per programmare i necessari interventi volti al rilancio del settore.

In questo contesto appare prioritario confermare gli investimenti per i collegamenti intermodali con gli aeroporti, specialmente per quanto riguarda le connessioni ad alta velocità con i tre scali intercontinentali di Fiumicino, Malpensa e Venezia.

Infine, si sofferma sull'esigenza di definire un piano nazionale della mobilità ciclistica, spesso sottovalutata, ma che potrebbe offrire anche occasioni di sviluppo economico, in collegamento con la mobilità dolce e

quella turistica, per la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta lavorando di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali.

Il PRESIDENTE ringrazia il Ministro per la sua ampia relazione, densa di importanti spunti di riflessione. Sul tema delle piste ciclabili, segnala incidentalmente che vi è anche una competenza specifica del Ministero dell'ambiente.

Cede quindi la parola ai senatori che intendono porre domande al Ministro.

Il senatore FILIPPI (PD) esprime preliminarmente il proprio apprezzamento per il programma di azione delineato dal Ministro.

Segnala quindi l'esigenza di concentrare gli sforzi soprattutto sul completamento delle opere scelte tra quelle realmente utili per i cittadini. In questo contesto, una delle priorità essenziali dovrebbe essere il rafforzamento dei collegamenti intermodali.

Richiama poi il tema dei porti e degli aeroporti, che sono tra i punti deboli del sistema trasportistico nazionale. Per quanto riguarda il piano nazionale aeroporti, attualmente all'esame della Commissione, chiede chiarimenti sui criteri distintivi tra la categoria degli aeroporti di interesse nazionale e quelli di rilevanza strategica, di cui non si comprende l'effettiva motivazione.

Con riferimento agli scali intercontinentali, evidenzia che soltanto Fiumicino può essere considerato un vero *hub* a livello nazionale ed è per questo essenziale potenziarne il collegamento con l'intermodalità.

Per quanto riguarda i porti, evidenzia la necessità di recuperare ritardi ormai annosi, attraverso un coordinamento centrale del Ministero e un ruolo nuovo delle autorità portuali in grado di coordinare tutti i soggetti che operano all'interno dei porti.

Concorda sull'esigenza di sviluppare la portualità e la logistica, ma servono interventi di riforma organici e non frammentati in più provvedimenti.

Sottolinea l'approccio sempre costruttivo che la Commissione ha avuto nell'esame dei diversi temi di sua competenza e auspica un confronto altrettanto proficuo con il Governo.

Chiede quindi chiarimenti su quali siano i piani di sviluppo futuro per ANAS, anche nell'ottica di una possibile privatizzazione.

Ribadisce l'esigenza di un controllo effettivo sulle concessionarie autostradali e sui loro investimenti, atteso che la struttura di vigilanza incardinata nel Ministero non ha finora funzionato adeguatamente.

Richiama quindi la situazione del settore del trasporto marittimo, dove si è creato un monopolio di tipo opaco, che penalizza i cittadini per costi e inefficienza, anche per quanto concerne la continuità territoriale.

Chiede una riforma dell'autotrasporto, che sconta ancora una frammentazione eccessiva del settore, con molti operatori che sono in realtà

aziende fittizie e troppi passaggi in subvenzione che aumentano i costi del servizio.

Dopo aver quindi sollecitato un rilancio dell'incentivo per il trasporto combinato strada-rotaia (cosiddetto «ferrobonus») sottolinea l'esigenza di riforma del trasporto pubblico locale, per il quale sollecita il Ministero a presentare una sua proposta nel senso della sinergia fra trasporto su ferro e su gomma, esercitando nel contempo tutti i poteri in suo possesso per contrastare pratiche di disservizio e di abusi.

Il senatore CROSIO (*LN-Aut*), in merito alla riforma del codice degli appalti e concessioni, invita il Ministro a non disperdere il lavoro condiviso fatto in Senato.

Pur condividendo il principio di fare opere che siano effettivamente utili ai cittadini e pur concordando sull'esigenza di rivedere la legge obiettivo, si dichiara quindi assai critico rispetto alle procedure seguite relativamente alle infrastrutture strategiche. L'elenco di tali opere allegato al DEF 2015 è stato infatti ridotto in maniera apparentemente arbitraria, senza un criterio ragionevole: anche la volontà preannunciata di rivedere l'elenco stesso attraverso un confronto con le regioni appare insufficiente, atteso che tra le opere cancellate vi sono molti progetti che erano stati concordati tra Stato, regioni ed enti locali, i quali avevano spesso concorso direttamente al finanziamento.

Ora invece non si sa più che fine faranno questi progetti e quali procedure (ordinarie o speciali) dovranno essere seguite.

Concorda poi con l'obiettivo di investire sui corridoi TEN-T, ma segnala che ci sono opere fondamentali anche al di fuori di tali contesti: si sofferma in particolare sulla necessità di realizzare l'adduttrice del tunnel ferroviario Alp-Transit tra Italia e Svizzera, attraverso la tratta Arcisate-Stabio, senza la quale non si potrebbe avere il collegamento ad alta velocità con il Nord Europa.

Per quanto riguarda il piano nazionale degli aeroporti, esprime forti perplessità per le scelte degli aeroporti di rilevanza strategica, come nel caso di Torino, che non sembra rispondere a motivazioni di carattere imprenditoriale. Sollecita quindi un chiarimento circa le strategie di sviluppo del Gruppo Etihad, in relazione alla scelta dell'*hub* di riferimento.

Il PRESIDENTE, in considerazione degli impegni istituzionali del ministro Delrio precedentemente preannunciati, rinvia ad altra seduta il seguito delle comunicazioni in titolo.

OMISSIS