

OMISSIS

(Orientamenti del Governo in relazione alle opere infrastrutturali necessarie per lo sviluppo del Paese e ad iniziative normative in materia - n. 2-00220)

PRESIDENTE. L'onorevole Misiti ha facoltà di illustrare l'interpellanza Donadi n. 2-00220 (*Nuova formulazione*), concernente orientamenti del Governo in relazione alle opere infrastrutturali necessarie per lo sviluppo del Paese e ad iniziative normative in materia (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti*), di cui è cofirmatario.

AURELIO SALVATORE MISITI. Signor Presidente, proprio la crisi finanziaria, che sta diventando economica, ha spinto molti Paesi, a partire dagli Stati Uniti, dove sul punto hanno convenuto sia il Presidente eletto sia quello ancora in carica, ad avviare un discorso di un piano di opere pubbliche per il rilancio di quella nazione. Così come anche l'Europa, che prima pure aveva tagliato i fondi per le infrastrutture, ha dovuto riflettere e, proprio in questi giorni, ha ripreso la discussione per organizzare un piano un molto ampio di investimenti e di infrastrutture per soste-

nere la ripresa economica e far uscire l'Europa dalla depressione, in cui si prevede stia andando in ogni Paese.

Quindi, è chiaro che l'Italia paradossalmente si trova in una situazione diversa e anche più favorevole, essendovi un'arretratezza infrastrutturale del Paese rispetto agli altri Paesi europei paragonabili al nostro come la Germania, la Francia e l'Inghilterra. L'Italia, quindi, dovrebbe provvedere alla stessa maniera, perché chiaro che gli investimenti in infrastrutture e opere pubbliche (sia le piccole che le medie e le grandi) evidentemente danno un contributo elevato per la ripresa economica del nostro Paese. In questi casi è necessario stringersi intorno a chi ha le leve di comando.

Come gruppo dell'Italia dei Valori siamo anche disponibili a collaborare per la ricerca di questi fondi, ma il Parlamento deve dare delle indicazioni di carattere generale, deve fornire direttive al Governo perché in qualche modo impieghi le risorse disponibili in base alle leggi attuali, cercando però anche di stabilire delle priorità. Naturalmente il Governo opererà con i soldi pubblici, ma è necessario che si mobiliti affinché le opere pubbliche possano essere realizzate attraverso finanziamenti che non siano soltanto provenienti dalle casse dello Stato o dalle regioni, dalle province e dai comuni, ma anche con il ricorso ai fondi provenienti dal settore privato.

Per fare questo è evidente che è necessario superare gli ostacoli oggi presenti nel nostro Paese. Si tratta di ostacoli di *governance*, che rappresentano gli effetti di una legislazione caotica degli ultimi trenta o quaranta anni che, evidentemente, ha portato spesso alla paralisi come, ad esempio, nella costruzione di autostrade dal 1975 in poi e nel rinnovamento del parco ferroviario, laddove eravamo i primi ad aver realizzato il tratto di alta velocità ferroviaria Roma-Firenze mentre gli altri Paesi non avevano ancora iniziato tale opera. Oggi, invece, siamo tra gli ultimi quattro o cinque Paesi in quanto abbiamo abbandonato la via della realizzazione di queste grandi opere. Ma noi dell'Italia dei

Valori non ci riferiamo soltanto alle grandi opere, ma soprattutto a quell'insieme di opere, medie e piccole, che i comuni, le province, in altri termini gli enti intermedi, devono realizzare per svolgere un'attività nel territorio che, insieme alle grandi infrastrutture, sia un volano per la ripresa economica del nostro Paese.

Si parla oggi del fatto che domani, forse, si avrà una delibera del CIPE e il Governo dovrebbe stanziare 16,5 miliardi di euro che, devo dire, rispetto al *plafond* europeo sono poca cosa. Tuttavia, in questa poca cosa io intravedo anche qualcosa che non funziona, nel senso che all'interno di tale risorse, probabilmente, ci sono i soliti fondi FAS che già per legge devono essere indirizzati verso le zone del Mezzogiorno d'Italia, per l'85 per cento, e per il resto del Paese in misura del 15 per cento.

Se poi nelle risorse sono compresi anche una parte di prestiti oppure di fondi della Cassa depositi e prestiti è necessario comunque cercare, anche con questa piccola somma, di incentivare l'attenzione dei fondi privati che potrebbero essere interessati, a certe condizioni; condizioni che oggi, tuttavia, non ci sono nel nostro Paese. Le condizioni sono i tempi da rispettare, sia nell'approvazione dei progetti, sia nella realizzazione delle opere, senza i mille lacci e laccioli con i quali, purtroppo, la farraginoso legislazione italiana ci spinge a ritardare la realizzazione delle opere e a farle costare di più.

Pensate che la Corte dei conti — anche se bisogna sempre prendere un po' con le pinze le medie che si fanno — denuncia che le opere per l'alta velocità ferroviaria in Italia hanno un costo molto più elevato del resto d'Europa. È evidente che tutto questo non si può spiegare soltanto con l'orografia del nostro Paese, con il fatto che sia necessario procedere con gallerie e ponti, ma è evidente che vi sono altri elementi che fanno sì che i costi lievettino e che non si possano realizzare opere importanti. Pertanto siamo rimasti indietro.

Poi ci sono gli strumenti di cui si serve lo Stato, basti pensare, ad esempio, alle Ferrovie dello Stato e all'ANAS.

Le Ferrovie dello Stato, ma anche l'ANAS, unisce in sé, nella *holding* delle Ferrovie dello Stato, sia coloro che devono realizzare le infrastrutture ferroviarie, sia coloro che devono gestire i treni, la parte mobile (l'ANAS, da parte sua, è sia concedente e sia concessionaria pubblica). Credo che le confusioni di attività di questi due grandi strumenti per attuare le opere pubbliche nel nostro Paese dovrebbero essere modificate. Il gruppo dell'Italia dei Valori presenterà delle proposte di legge proprio per dividere questi aspetti e far sì che i due strumenti fondamentali di costruzione delle strade e delle ferrovie siano separati dalla gestione delle stesse opere.

Vi è, inoltre, la questione dei porti. Siamo arretrati con la portualità turistica (in cui abbiamo fatto dei passi avanti negli ultimi anni), ma soprattutto con la portualità commerciale. Rischiamo che la ricchezza che viene dall'Oriente con le navi giramondo ci passi davanti senza intercettarla, ma sia, al contrario, intercettata dalla Spagna, dall'Algeria e dall'Egitto.

Noi abbiamo bisogno di rafforzare la struttura dei nostri porti e di rinnovare la legge che regola e istituisce le autorità portuali. Inoltre, dobbiamo fare in modo che i porti possano essere realizzati in tempi più brevi e, nello stesso tempo, possano essere realizzati porti in grado di far fronte al commercio connesso alle grandi navi, alle navi giramondo. Anche il sistema aeroportuale è ancora arretrato e, quindi, è necessario che si investa in questo sistema.

In sintesi voglio dire che il Governo dovrebbe muoversi nella direzione di sollecitare e di creare le condizioni perché i fondi che possono provenire dal risparmio privato possano interagire e unirsi alle scarse risorse pubbliche per attuare piani di realizzazione di opere per spingere il sistema ad innestare un processo virtuoso di miglioramento della situazione economica complessiva. In questo modo, quindi, fare veramente la nostra parte nella battaglia (che è una guerra ormai) per la

ripresa economica, che è preannunciata per il 2010. Accelerare la ripresa significa spostarsi indietro di qualche mese, in modo tale che il nostro Paese possa reggere il confronto con gli altri Paesi e collaborare con il resto d'Europa affinché la disoccupazione, soprattutto quella dei giovani e dei precari del nostro Paese, non sia tale da creare problemi non solo sociali, ma anche di ordine pubblico.

In conclusione, credo che in questo settore, in questo caso e in questa situazione non bisogna dividersi. Noi siamo disponibili a collaborare con il Governo o con la maggioranza, purché anche in quelle ristrettezze di fondi si stabiliscano delle priorità. Ad esempio, abbiamo detto che è meglio costruire le ferrovie? Benissimo, costruiamo le ferrovie. È meglio fare un investimento nel territorio attraverso una politica abitativa che risponda alle esigenze dei meno abbienti? Ebbene, andiamo in quella direzione.

Si facciano, quindi, delle scelte precise in modo tale che noi possiamo avere la possibilità di collaborare e di trovare anche nuove soluzioni per realizzare opere, con la collaborazione delle regioni, attraverso i fondi strutturali che provengono dall'Europa. Siamo disponibili a proporre e a collaborare per approvare normative che rendano più facile queste realizzazioni.

Pertanto, signor Presidente, mi auguro che il Governo voglia seguire questa strada e non soltanto quella di annunci di grandi opere che evidentemente nel nostro Paese si realizzano non in un quinquennio, ma in genere in un decennio, quindi dopo che i buoi sono usciti dalla stalla.

Oggi abbiamo bisogno di opere piccole e medie, ma anche di continuare con le grandi opere in corso, in modo tale che, alla fine, il PIL possa ricominciare a crescere e non diminuisca, come è avvenuto in questi ultimi mesi.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Mario Mantovani, ha facoltà di rispondere.

MARIO MANTOVANI, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.*

Signor Presidente, onorevoli colleghi, con riferimento all'interpellanza urgente Donadi n. 2-00220 (*Nuova formulazione*), è sotto gli occhi di tutti l'impegno del Governo per fare fronte alla crisi economica che ha colpito le economie mondiali. In particolare, oltre, naturalmente, agli interventi a sostegno delle famiglie e delle imprese, l'impulso alla realizzazione delle infrastrutture è visto, in quest'ottica, come un volano essenziale per il rilancio dell'economia nazionale.

Proprio in questi giorni si sono susseguiti e sono programmati importantissimi momenti decisionali, per definire non solo le risorse da destinare alle infrastrutture, ma anche proprio quegli interventi che dovranno avere la priorità, così come viene richiesto dagli onorevoli interpellanti. Nella sua prossima riunione, il CIPE dovrebbe assegnare le risorse per la realizzazione di interventi infrastrutturali strategici: un volano di risorse pari a 7,3 miliardi di euro e che, per il 15 per cento, sarà destinato ad interventi del centro-nord del Paese. Tali risorse costituiscono proprio parte integrante di quel Piano fonti-impieghi che il Governo ha esposto nell'allegato infrastrutture al DPEF 2009-2013.

Come ricorderanno gli onorevoli colleghi, il DPEF 2009-2013 prevedeva esigenze finanziarie per opere da cantierare nel prossimo triennio, pari a circa 44 miliardi di euro, dei quali 14 a valere su risorse pubbliche statali e 30 a valere su risorse comunitarie e private. Tale piano e tali esigenze, tra l'altro, davano continuità al processo di infrastrutturazione organica del Paese avviato nella legislatura 2001-2006 e che aveva consentito, proprio grazie allo strumento della legge obiettivo, l'approvazione, da parte del CIPE, di progetti per un valore globale di 115,5 miliardi di euro, 89 miliardi dei quali oggetto di approvazione dal 2002 fino ad aprile 2006. Di tali progetti sono stati appaltati e/o cantierati, ad oggi, interventi per circa 58 miliardi di euro.

In merito al programma di 44 miliardi, si precisa che attraverso tali risorse si darà continuità agli assi ferroviari ad alta ve-

locità e ad alta capacità Milano-Verona-Trieste e Milano-Genova, alle reti autostradali ubicate sul Corridoio Torino-Milano-Trieste e sul Corridoio Berlino-Palermo, come all'asse Salerno-Reggio Calabria e all'asse ionico. Si darà continuità alla realizzazione del Mose a Venezia, alle reti metropolitane nelle grandi aggregazioni urbane ed al ponte sullo Stretto di Messina.

Il Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti ha già definito un quadro di interventi da attivare proprio nel prossimo anno 2009: un programma che, come già annunciato, è pari ad un importo di 16,6 miliardi di euro. Tale programma, dopo il CIPE di domani, ossia dopo l'inserimento delle risorse provenienti dai fondi FAS, sarà sottoposto all'esame di uno dei prossimi CIPE e consentirà, quindi, l'avvio della prima *tranche* del programma di 44 miliardi di euro.

Penso vada riconosciuto al Governo e al Ministro Matteoli un approccio corretto e programmatico, in quanto legato non a programmi faraonici e teorici, ma coerente alle reali esigenze finanziarie e, soprattutto, capace di garantire nel 2009 — un anno, come detto all'inizio, caratterizzato da una pesante crisi economica — una crescita del PIL pari allo 0,7 per cento.

Ritengo, quindi, non accettabile la critica sollevata dall'onorevole Donadi nei confronti del Governo. Il Governo, onorevole Donadi, non « promette la realizzazione di opere ciclopiche, inutili ed irrealizzabili », ma è impegnato a costruire un'offerta infrastrutturale capace di ridimensionare il forte *gap* che questo Paese ha nei confronti degli altri Paesi dell'Unione Europea: un *gap* che incide in modo rilevante sul costo dei trasporti e, quindi, rende non competitive le nostre attività produttive.

PRESIDENTE. L'onorevole Misiti ha facoltà di replicare.

AURELIO SALVATORE MISITI. Signor Presidente, devo dire che conoscevo questo tipo di risposta e certamente non posso non convenire che c'è uno sforzo di an-

dare nella direzione auspicata da noi che interpelliamo il Governo. Tuttavia, per esempio, non ho sentito parlare soprattutto di due questioni. Come si può pensare di avviare queste opere senza dire, per esempio, in quali opere interviene il finanziamento privato nella costruzione di opere pubbliche? C'è nel quadro generale, ma si sono citati il Corridoio 5 e il Corridoio 1. C'è la possibilità di interventi di fondi privati per realizzare il quadruplicamento ferroviario Salerno-Palermo o si tratta soltanto di un adeguamento della vecchia ferrovia e della vecchia autostrada, che peraltro è l'unico tratto nel Mezzogiorno dove deve andare l'85 per cento dei fondi FAS? È l'unico tratto che non viene quadruplicato, perché fino a Napoli o forse fino a Salerno si quadruplica e speriamo che si quadruplichi il tratto Napoli-Bari, visto che è in costruzione la ferrovia, ma non si dice nulla, si parla soltanto genericamente.

Credo che la risposta avrebbe dovuto chiarire che non si tratta di un quadruplicamento ferroviario o di altra attività, ma che è soltanto un adeguamento della vecchia linea ferroviaria, che sappiamo essere africana e non europea. Quindi, intendo dire che c'è qualcosa di nuovo in senso lato, perché evidentemente si cerca giustamente di seguire l'Europa. Noi collaboreremo anche per quello che si annuncia di fare, ma riteniamo che il Mezzogiorno non possa essere depauperato.

L'altra questione che mi aspettavo fosse trattata era quella relativa al come sostenere gli investimenti degli enti locali e delle regioni, perché — parliamoci chiaro — una percentuale molto alta di opere pubbliche sono piccole e medie, quindi è lì che bisogna aiutare questi enti a lavorare, per far sì che ci siano nuove opere pubbliche e che possa crescere il PIL. Altrimenti, quello 0,7 per cento è un'utopia. Lo 0,7 per cento, che avevo sentito anche in dichiarazioni rese alla stampa, non ho capito bene se è un numero assoluto o è uno 0,7 in più rispetto allo zero. Si supererebbe, quindi, lo zero con uno 0,7 in più, con una crescita del PIL, oppure è soltanto un contributo al PIL

dello 0,7 per cento? Se è un contributo al PIL, lo 0,7 per cento è poca cosa, perché in genere le opere e i lavori pubblici incidono per l'11 per cento sul PIL. Se invece si tratta di un delta (più dello zero), è chiaro che si tratta di nuove opere. Le nuove opere, però, opereranno sul PIL fra quattro o cinque anni, non possono operare l'anno prossimo. Se si tratta soltanto di continuare dei cantieri aperti non crescerà un bel nulla.

Quindi, chiederei al Governo di approfondire questi aspetti e di informare il Parlamento più nel dettaglio rispetto alla risposta di oggi, dove c'è un quadro che apprezzo (apprezzo anche lo sforzo che si fa), ma è necessario andare nel merito, senza pensare a polemiche. Se ha notato, c'è stata una riformulazione molto precisa dell'interpellanza, che non reca più i giudizi cui lei faceva riferimento, ma è molto più costruttiva rispetto alla situazione, perché ci rendiamo conto che tutti dobbiamo collaborare per il bene del Paese.

OMISSIS