



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 2

**8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Lavori pubblici,  
comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE  
E DEI TRASPORTI MATTEOLI SULLE LINEE  
PROGRAMMATICHE DEL SUO DICASTERO

*(Le comunicazioni del Ministro sono state svolte anche nella seduta del 1° luglio 2008)*

17<sup>a</sup> seduta (pomeridiana): mercoledì 9 luglio 2008

Presidenza del presidente GRILLO

**I N D I C E****Seguito delle comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti  
Matteoli sulle linee programmatiche del suo Dicastero**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 16, 28
BALDINI (PdL) . . . . .	6
BUTTI (PdL) . . . . .	5
* DONAGGIO (PD) . . . . .	15, 16
FILIPPI Marco (PD) . . . . .	18
GALLO (PdL) . . . . .	13
IZZO (PdL) . . . . .	10, 22, 27
MATTEOLI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti . . . . .	18, 19, 22 e <i>passim</i>
* OLIVA (Misto-MPA) . . . . .	12
ZANETTA (PdL) . . . . .	3

---

**N.B.** L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.

*Intervengono il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteoli, accompagnato dal capo ufficio legislativo consigliere Gerardo Mastrandrea, dal capo struttura tecnica di missione ingegnere Ercole Incalza, dal capo ufficio stampa dottor Sebastiano Teramo e dal segretario particolare del ministro dottor Ezio Ronchieri.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

#### **Seguito delle comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteoli sulle linee programmatiche del suo Dicastero**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito delle comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteoli sulle linee programmatiche del suo Dicastero, sospese nella seduta del 1° luglio scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4 del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Non facendosi osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Ringrazio il ministro Matteoli per la sua presenza e cedo la parola ai senatori che devono ancora intervenire, invitandoli a concentrarsi sulle domande e ad essere il più possibile sintetici poiché vorrei lasciare al Ministro il tempo sufficiente per rispondere ai diversi quesiti posti e alle varie questioni sollevate.

ZANETTA (*PdL*). Signor Presidente, signor Ministro, esprimo innanzitutto la mia condivisione per la sua relazione, che è stata molto ampia e articolata e ha toccato tutti i temi che erano nelle nostre aspettative.

Vorrei altresì ringraziarla per le buone notizie che ci ha dato per quanto riguarda la Torino-Lione, che sono in linea con l'impegno assunto dal governo Berlusconi, che passava anche attraverso l'Osservatorio tecnico, e che sta ora producendo risultati positivi. Ancora si presenteranno problemi e difficoltà, ma la modalità dell'approccio a questa importante questione trova da parte mia assoluta condivisione.

Raccoglio positivamente anche le buone notizie relativamente allo sblocco di opere che si erano incagliate per volontà politica e che, evidentemente, risvegliano da parte nostra l'ambizione di riuscire a mobilitare interventi dei privati e del pubblico, nell'ordine, rispettivamente, di 30 e 14 miliardi di euro. È evidente che, soprattutto per mobilitare gli interventi dei privati, sarà necessaria una rivisitazione della legge obiettivo:

essa ha dato, sì, risultati importanti, ma se considera che il sistema delle opere pubbliche non riguarda esclusivamente le iniziative dello Stato centrale, ma anche quelle degli enti locali – tra cui Comuni e Regioni – bisognerà porre mano alla revisione della normativa adottata in tema di Conferenza dei servizi in materia di valutazione di impatto ambientale, perché ci è noto quante difficoltà incontrano gli enti locali ad acquisire i pareri e le autorizzazioni. Le difficoltà maggiori spesso non si incontrano nella fase del reperimento delle risorse, ma quando si devono acquisire le autorizzazioni.

In particolare, vorrei sottolineare un tema posto anche in campagna elettorale: all'interno delle diverse conferenze dei servizi, sono conferiti ad alcuni enti – in particolare alle sovrintendenze – poteri di valutazione vincolanti. Con questo non si vuole sminuire il ruolo – peraltro importante – dei suddetti enti, ma accade di frequente che il parere negativo espresso da un solo ente con poteri vincolanti determini il generale blocco di un'opera pubblica. È necessario quindi riconsiderare attentamente questa normativa.

Onorevole Ministro, vorrei che ci fornisse alcuni ragguagli anche in merito alla situazione economica delle Ferrovie dello Stato ed in particolare di Trenitalia, dal momento che in questa sede abbiamo già consegnato a Trenitalia un contributo rilevante e ulteriori risorse saranno impegnate. Si tratta di una situazione complessa che merita particolare attenzione.

Per quanto concerne il Terzo valico, giudico lodevole l'intervento del Governo per lo sblocco dei lavori. Bisogna guardare a quest'opera nell'ottica del collegamento Genova-Rotterdam e, quindi, in riferimento ai valichi del Sempione e del Gottardo, ai quali vi è un richiamo sia all'interno dell'ultimo Documento di programmazione economico-finanziaria, sia nella prima legge obiettivo. È un rilievo che ho avanzato già in sede di discussione sul DPEF e riformulo oggi: il Governo deve prestare particolare attenzione alla fase della progettazione dei due valichi, perché l'ambizione del corridoio ferroviario è quella di partire da Genova, passare attraverso i valichi del Sempione e del Gottardo e arrivare fino a Rotterdam. Ovviamente, bisogna tenere conto anche degli interventi che sta realizzando la Confederazione elvetica, in particolare sul Lötschberg. Sul medesimo asse ci sono inoltre gli scali di Novara, Domo 2 e Alessandria, dei quali la sua relazione ha dato conto in maniera molto significativa.

Vorrei anche sottolineare che nella legge obiettivo è stato fissato il termine per la realizzazione delle pedemontane piemontese e lombarda. Credo che sul fronte della pedemontana lombarda siano stati fatti avanzamenti molto concreti. Bisognerebbe forse prestare maggiore impegno alla pedemontana piemontese, anche se so che ieri è stato a Vercelli per inaugurare un'importante circonvallazione: sottopongo, in particolare, alla sua attenzione il collegamento Biella-Romagnano.

La ringrazio nuovamente, signor Ministro, per le sue comunicazioni e per la sua disponibilità.

BUTTI (*PdL*). Signor Presidente, signor Ministro, cercherò di liofilizzare il mio intervento, anche perché mi riconosco nelle considerazioni generali che la settimana scorsa ha inteso esprimere il nostro capogruppo Ciccolani sulla relazione del Ministro, che credo sia stata apprezzata in quanto coerente con il programma di Governo e con i propositi che tutti, in campagna elettorale, ci siamo impegnati a diffondere.

La nostra Commissione nella passata legislatura ha dovuto vivere contraddizioni abbastanza evidenti tra l'allora ministro Di Pietro – con il quale abbiamo avuto un rapporto saltuario e direi non molto fecondo – e il ministro Bianchi. Abbiamo dovuto anche assistere ad un accavallamento di competenze che non ha reso facile il lavoro in questa sede. Questa è la ragione per cui lei ha salutato positivamente la confluenza di ben quattro Dicasteri in uno. Certamente sarà all'altezza del compito che le è stato affidato, ma le esprimo ugualmente i miei auguri perché non sarà un lavoro semplice.

Le rivolgo alcune domande specifiche – che mi sono permesso di anticiparle informalmente – sulla Lombardia, la prima delle quali riguarda il tratto autostradale A9 (lungo circa 25 chilometri) che è praticamente il biglietto da visita del sistema Italia, anche a livello infrastrutturale, per i milioni di turisti provenienti dal Nord Europa che ogni anno varcano il Gottardo, passano per la Svizzera e approdano in Italia attraverso la Lombardia.

È dal 2001 che la terza corsia dell'autostrada A9 è finanziata per circa 216 milioni di euro ed è dal 2003-2004 che la Società autostrade (e siamo soddisfatti di questa disponibilità), pubblica, in allegato a Magazine del Corriere della sera o a Venerdì di Repubblica, un opuscolo in cui ricorda i tempi di realizzazione di questa importante opera.

Inizialmente era prevista la cantierizzazione per il 2006, poi si è indicato il 2007 e poi, ancora, il 2008; adesso non si sa se sarà possibile per il 2009. Al riguardo c'è da dire che il Governo Prodi ha dato del suo, nel senso che i ministri Pecoraro Scanio e Rutelli si sono rimpallati la responsabilità relativamente alla valutazione di impatto ambientale e ad altri permessi e licenze. Sta di fatto, comunque, che un'opera necessaria per la sicurezza di milioni di operatori, di milioni di cittadini (non sto esagerando) e di milioni di turisti si presenta come un'autostrada da terzo mondo, con due sole corsie.

Peraltro, era stata convocata anche la Conferenza dei servizi, che sembra però letteralmente saltata a causa del parere contrario espresso da un solo Comune, quello di Uboldo, nonostante i pareri favorevoli delle Province di Como e di Varese e di altri Comuni interessati.

Ma allora, o il Comune di Uboldo rivede il parere negativo reso, oppure la Presidenza del Consiglio dei ministri potrebbe avocare a sé ogni decisione, sentito ovviamente il Ministero competente – appunto quello delle infrastrutture e dei trasporti – ai sensi del comma 4 dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977. Trattandosi, infatti, di un'opera destinata ad assumere valenza di interesse gene-

rale e collettivo, non può sottostare alle decisioni negative di una piccola comunità.

Una seconda questione che vorrei porre riguarda la pedemontana lombarda, di cui hanno già parlato altri colleghi e che lei stesso, signor Ministro, ha citato come opera bloccata nella precedente legislatura. È cambiato qualcosa rispetto al *timing*, ai tempi previsti per l'inizio dei lavori, o alle risorse necessarie? È cambiato qualcosa per quanto attiene alle tangenziali di Varese e di Como ad essa collegate? Possiamo quindi sperare, onorevole Ministro, che il *timing* sia confermato e che nulla sia mutato?

Vorrei inoltre soffermarmi brevemente sull'Expo di Milano.

L'articolo 14 del decreto-legge n. 112 del 2008 in relazione al quale tra l'altro sono stati presentati emendamenti, ha raccolto le richieste di diversi parlamentari lombardi, evidentemente non molto soddisfatti della prima bozza di decreto che, fortunatamente – circa un mese fa, mi sembra – non è passato in Consiglio dei ministri.

Al riguardo vorremmo però capire se, dal punto di vista infrastrutturale, oltre a Milano, possono essere coinvolte anche le altre Province della Lombardia in questo importantissimo percorso che ci porterà all'Expo del 2015, o se, invece, il tutto dovrà risolversi in uno sterile Milano centrismo. È vero che le grandi opere di cui abbiamo parlato (la BREBEMI, la TEM, la pedemontana stessa) procedono indipendentemente dall'Expo – nel senso cioè che, se anche avesse vinto Smirne e non Milano, avrebbero comunque seguito il loro corso – tuttavia in Lombardia c'è molta preoccupazione al riguardo.

L'ultima questione che vorrei segnalare ha carattere squisitamente locale, ma poiché lei, signor Ministro, ha parlato anche di questioni macro, credo sia opportuno sottoporle un problema: la caserma dei Carabinieri del Comando provinciale di Como (non stiamo parlando, quindi, di una caserma di periferia), attualmente ospitata presso locali dell'amministrazione provinciale di Como, sta per essere trasferita. Tuttavia, la caserma in cui dovrebbe alloggiare il futuro Comando è ormai ultimata e mancano davvero pochissime risorse. Recentemente, per portare a termine i lavori, il prefetto di Como ha interessato il provveditore interregionale per le opere pubbliche della Lombardia e della Liguria, che, a sua volta, ha interessato il suo Ministero. Mancano poche centinaia di migliaia di euro: forse sarebbe il caso di evitare quanto meno di finire su «Striscia la notizia», visto che molti cittadini si sono già rivolti alla redazione di Antonio Ricci e ciò, francamente, sarebbe disdicevole anche per le istituzioni.

BALDINI (*PdL*). Signor Ministro, desidero innanzitutto ringraziarla per la sua relazione che credo faccia giustizia, in qualche modo, del molto fumo e poco arrosto cui in tanti anni abbiamo assistito in questa Commissione.

Debbo dire che ho apprezzato molto la sua relazione sotto il profilo della concretezza e delle puntuali indicazioni che lei ci ha fornito sui metodi, sui comportamenti, sulle regole e sugli obiettivi. Per me, in partico-

lare, ciò è motivo di grande soddisfazione, e non solo per il fatto che appartengo alla sua maggioranza, quanto perché, dopo anni di esperienza in questa Commissione (in cui spesso abbiamo ascoltato Ministri parlare di cose campate in aria, senza regole predefinite, senza programmi precisi e comportamenti puntuali, al punto che la loro attività si è spesso logorata, finendo col non concludere assolutamente niente), per la prima volta abbiamo avuto precise indicazioni.

Anzi, mi preme sottolineare – come del resto anche lei ha fatto all’inizio della sua relazione – che nella precedente legislatura, prima delle elezioni politiche, abbiamo avuto un Presidente di Commissione che si vantava di avere dietro alla sua scrivania un bel manifesto in cui si leggeva «No all’autostrada Cecina-Civitavecchia», da lei citata. Questo rappresentava motivo di vanto, perché in questo Paese non si doveva fare assolutamente niente, pur di salvaguardare nella sua interezza l’ambiente di questo benedetto Paese.

Abbiamo ascoltato spesso relazioni di Ministri ai quali io stesso, talvolta, mi sono trovato a far notare l’inadeguatezza dei piani industriali illustrati. Così, ad esempio, in alcuni casi, il piano industriale predisposto per le Ferrovie poteva adattarsi benissimo anche alla FIAT, all’ENEL o all’ENI, e non sarebbe cambiato assolutamente nulla, vista la fumosità delle argomentazioni e la costruzione meramente intellettualistica, soprattutto da parte di alcuni professori universitari, che poi – guarda caso! – questa stessa Commissione ha contribuito a ricollocare in altre posizioni, nonostante avessero dimostrato di essere campioni di grande astrattezza nella gestione di un Ministero importante come quello delle infrastrutture.

Voglio quindi esprimere un consenso convinto alla sua impostazione, perché finalmente usciamo dalle secche di una genericità e di una nebulosità che hanno creato un danno enorme allo sviluppo del nostro Paese, paralizzando sostanzialmente ogni attività di rinnovamento e cambiamento del nostro sistema infrastrutturale.

Proprio con riferimento a questo, quando diciamo che vogliamo cambiare il Paese e rilanciare l’economia, creando condizioni per lo sviluppo e l’occupazione – che sta tanto a cuore ai nostri interlocutori – siamo convinti che, in qualche misura, si debbano ripetere le condizioni in cui l’Italia ha agito nell’immediato dopoguerra, quando, nonostante fosse uscita distrutta dal conflitto, in condizioni materiali, oltre che morali, difficili, seppe tuttavia trovare la via dello sviluppo. Il nostro Paese riuscì a trasformare la propria economia da prevalentemente agricola in industriale, attraverso le grandi opere infrastrutturali e, all’epoca, attraverso una presenza molto significativa dello Stato nella ristrutturazione, nel cambiamento e nell’impegno a realizzare nuove infrastrutture capaci di determinare quella grande trasformazione che fece da volano allo sviluppo economico, attraendo dietro di sé, naturalmente, tutte le attività indotte legate a questi interventi. Il Paese riuscì finalmente a riprendere un cammino e a cambiare in modo radicale e significativo, ponendosi all’altezza, o quanto meno sulla scia, dei grandi Paesi più industrializzati ed avanzati.

Credo, quindi, che il progetto di realizzazione delle grandi infrastrutture debba essere seguito in modo determinato, senza lasciarci invischiare nelle polemiche e in argomentazioni capziose che anche all'interno di questa Commissione abbiamo sentito. Abbiamo il dovere di andare avanti.

Una bandiera per tutte è il ponte sullo Stretto. Cito questa opera, non soltanto perché credo sia una delle infrastrutture più importanti di cui si potrà dotare il nostro Paese, ma anche perché essa avrà delle ricadute importantissime sul Sud sotto il profilo economico, nel miglioramento delle condizioni sociali dell'area e anche perché determinerà un indotto che comporterà la realizzazione di tutte quelle infrastrutture necessarie e di contorno al ponte stesso. Spesso in Commissione sento dire che questo ponte non servirà a nulla, essendo solo un fatto emblematico, un fatto di bandiera: sembra quasi che il ponte, una volta realizzato, rimarrà come un quadro appeso ad una parete e non sarà utilizzabile da nessuno. A mio parere, questa è una posizione assolutamente di retroguardia, che punta più ad impedire che a portare un contributo allo sviluppo del Paese. Essa, inoltre, è una posizione ormai assolutamente minoritaria nel Paese. Noi non possiamo dare spazio a coloro che ancora sostengono che questa opera non debba realizzarsi, al pari delle tante altre sulle quali noi abbiamo grandi e forti contrapposizioni.

Guarda caso, poi, le contrapposizioni arrivano sempre in modo automatico. Signor Ministro, lei è toscano come me, e sa benissimo qual è stato l'atteggiamento della Regione Toscana in relazione alla realizzazione dell'autostrada Cecina-Civitavecchia: nel momento in cui il Governo ha cercato di realizzare un'opera che per noi è indispensabile, è successo il finimondo. C'è una Regione che, in termini automatici (e non già in termini di riflessione, di approfondimento e di condivisione di determinati obiettivi su cui possiamo anche trovare soluzioni diverse), si erge in contrapposizione al Governo, in ragione del fatto che quest'ultimo è di segno opposto: bisogna quindi assolutamente impedire che l'Esecutivo vada avanti nella realizzazione di un'opera così importante perché, guarda caso, l'iniziativa viene da un Governo che non è amico di coloro che governano la Regione Toscana. Resistenze ci sono state anche sul tratto Bologna-Firenze: abbiamo visto quali e quante polemiche sono sorte quando si è trattato di creare condizioni diverse rispetto alla situazione attuale.

Intendo porre in evidenza tutto ciò perché è proprio per questi problemi che abbiamo messo in cantiere la cosiddetta legge obiettivo. Noi abbiamo infatti cercato uno strumento che ci consentisse di bypassare una situazione di oggettiva paralisi, dal momento che quando ci troviamo di fronte a situazioni di questo tipo non siamo in grado di portare avanti le iniziative. Abbiamo quindi inteso mettere in campo una legge che possa farci fare un passo in avanti rispetto a queste situazioni di conflittualità, tali da determinare una paralisi nell'azione di Governo.

Anche in questo caso, c'è una domanda che voglio fare. Rispetto al quadro costituzionale che abbiamo (dove ancora, purtroppo, a causa del fallimento della nostra iniziativa di riforma costituzionale, si parla ancora di un potere concorrente tra Stato e Regioni su determinate materie, e

dove, quindi, vige ancora quella norma che noi avevamo modificato, ma che poi è stata respinta dal *referendum*), non so se noi riusciremo a raggiungere un risultato pratico soltanto attraverso una riformulazione della legge obiettivo. Se perdura un atteggiamento ideologico, preconstituito e aprioristico di contrapposizione di alcune Regioni verso il Governo, non so se riusciremo a risolvere problemi così importanti, su cui abbiamo trovato sempre una ferma e aprioristica opposizione. Bisogna quindi capire esattamente come riuscire a superare queste situazioni di grossa difficoltà, per arrivare rapidamente a trasformare in modo serio il nostro Paese.

In relazione ai problemi emersi, mi soffermo su due in particolare: uno riguarda l'abitazione e anche l'impostazione di carattere generale che abbiamo dato al nostro modo di vedere le cose e alle modalità, procedure, mezzi, o soggetti che dovrebbero essere coinvolti nel raggiungere determinati obiettivi. Abbiamo detto che il pubblico non è sufficiente, di per sé, per poter raggiungere determinati obiettivi e che le risorse economico-finanziarie non sono sufficienti: occorre chiaramente associare ai progetti, non soltanto il pubblico, ma, soprattutto, il privato, attraverso la finanza di progetto. Abbiamo detto ciò più volte, proprio perché siamo consapevoli che, se vogliamo raggiungere il risultato, vi è oggi l'esigenza che i privati siano pienamente coinvolti – ciò è sottolineato anche nella relazione – con nuove regole, forme e procedure. Occorre quindi rovesciare la vecchia impostazione, anch'essa ideologica, per cui le opere pubbliche devono essere realizzate e gestite dallo Stato e i privati devono fare le cose che attengono al privato.

Ciò è stato detto anche dal Presidente della Commissione e voglio in proposito sottolineare una proposta da lui fatta, ma rimasta purtroppo inascoltata: coinvolgere in modo serio anche gli Istituti di credito e renderli partecipi in modo attivo, non più come soggetti passivi di una raccolta di denaro come elemento prioritario della loro attività, ma come soggetti attivi del rilancio della nostra economia e, quindi, come soggetti attivi nella partecipazione a progetti di grande cambiamento. Su questo aspetto dobbiamo aprire una riflessione seria e uscire dalle secche di certe dichiarazioni (che pure hanno la loro importanza). Dobbiamo arrivare a formulare delle norme che ci consentano di percorrere seriamente questa strada.

Sul tema della casa, ho ascoltato alcune proposte fatte dal Ministro, le quali sono senz'altro condivisibili e apprezzabili. Voglio però ricordare che il problema della casa dovrebbe riguardare principalmente i Comuni, che avvertono questo problema come emergenza primaria (un'amministrazione comunale ha infatti di fronte l'emergenza casa tutti i giorni e non riesce a risolvere il problema). Se vogliamo introdurre un valore privatistico nell'operazione per la realizzazione di nuove case, dobbiamo quindi ricordare che i Comuni hanno a loro disposizione tantissime aree e possono acquisire numerose aree attualmente non edificabili, ma suscettibili di essere destinate ad un'edilizia residenziale popolare (o comunque per le fasce meno abbienti), sulle quali operare poi una modifica, una variante di piano regolatore. Si può quindi acquisire quelle aree ad un prezzo di gran lunga inferiore rispetto a quello delle aree edificabili: si acquisisce

l'area, la si trasforma attraverso una variante e, in seguito, si fa una gara e la si concede, per la costruzione del residuo, ai soggetti privati che offrono in permuta la volumetria maggiore con le caratteristiche previste dal bando.

È un'operazione a costo zero attraverso la quale, però, si risolve un problema sociale di grandi dimensioni. Al di là dei grandi piani, questa è una soluzione concreta sulla quale il Ministero delle infrastrutture dovrebbe opportunamente porre l'accento.

Un altro aspetto di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è quello delle aree in concessione demaniale marittima. Provengo da una zona del Paese particolarmente interessata da tale questione. La tematica mi è quindi nota: vi sono casi di strutture turistiche per le quali si tramandano di generazione in generazione le aree demaniali marittime in concessione, perché, nonostante il sistema concessorio attualmente in vigore non lo consenta, la concessione di fatto si trasferisce agli eredi fino a protrarsi in alcuni casi per oltre cento anni. Naturalmente, determinate aree da destinare ad uso pubblico devono restare in concessione: mi riferisco alle aree demaniali scoperte. Per quanto riguarda le aree coperte dalle strutture esistenti, dovremmo fare un passo avanti e consentire al concessionario della struttura fissa di acquisire anche il suolo sottostante delimitato dalla superficie della stessa. Compiremmo una grande operazione perché trasformeremmo il diritto limitato di concessione in diritto di proprietà e conseguiremmo anche un grande vantaggio sotto il profilo economico-finanziario dal momento che le casse dello Stato introiterebbero somme molto rilevanti. Infatti, da un calcolo effettuato, vi sono attualmente 25.000 concessioni demaniali marittime.

Mi rivolgo al senatore Filippi che vive a Livorno e sa di cosa sto parlando: considerando il valore delle aree per difetto e calcolando un milione di euro per ogni superficie ceduta, con l'operazione anzidetta entrarebbero nelle casse dello Stato 25 miliardi di euro. Se avanzo questa proposta è perché abbiamo l'esigenza di offrire soluzioni che ci consentano di acquisire quegli introiti necessari per trasformare le nostre iniziative in interventi di interesse pubblico. Sarebbe opportuna una riflessione nel merito e auspichiamo un pronunciamento da parte del Governo.

Le chiedo infine delucidazioni per quanto riguarda la possibilità di realizzare un collegamento rapido in Toscana – come prevedeva un vecchio progetto – tra il mare e le aree della Lunigiana e della Garfagnana.

IZZO (*PdL*). Signor Presidente, cercherò di appellarmi alla mia discreta capacità di sintesi, anche collegandomi ad una serie di considerazioni già sviluppate dai colleghi, sia della maggioranza che dell'opposizione. Anzitutto plaudo alla relazione del Ministro e mi soffermo quindi soltanto su due aspetti, tralasciando pertanto di esprimere considerazioni sul tema della casa, della rete urbana e dell'integrazione tra le diverse modalità di trasporto all'interno dei nodi urbani.

Il mio più sincero apprezzamento è senz'altro rivolto al rinnovato interesse che lei, signor Ministro, come portavoce del suo e del nostro Go-

verno, ha voluto dedicare al settore della portualità, specialmente quella da diporto. Anche in questo campo sarà necessario ricollegarci con le Regioni, in sede di Conferenza Stato-Regioni, per determinare che anche i porti europei – mi riferisco soprattutto alle Regioni del Sud, essendo uomo del Mezzogiorno – possano puntare a questo genere di investimento: questo, sì, che è un investimento e non una spesa improduttiva, perché oltre a creare occasioni di lavoro, con la portualità turistica si possono attirare cospicui interessi sulla nostra realtà territoriale.

Condivido la necessità dell'autostrada del mare, signor Ministro, ma nel momento cui ci avviamo a recuperare la centralità del Mediterraneo e a sostenere la portualità e il trasporto via mare, dobbiamo anche incentivare la realizzazione delle infrastrutture via terra. In aggiunta e a sostegno dei trasporti mare-mare, bisogna sviluppare anche il trasporto mare-terra e mare-ferro, vale a dire le infrastrutture retroportuali e ferroviarie.

In estrema sintesi, vi è anche la necessità – com'è fortemente sottolineato nell'allegato al DPEF Programma Infrastrutture Strategiche, sia pure solo come indicazione – di realizzare il collegamento tra Est ed Ovest: i Corridoi Berlino-Palermo e Bari-Sofia. Dobbiamo sviluppare il collegamento ferroviario – e le do atto di avervi fatto cenno nella relazione – e soprattutto portare a termine il progetto del raddoppio della linea ferroviaria Napoli-Bari. Per la verità, questo intervento è oggetto di antica discussione, dal momento che già esistevano i fondi quando ero assessore ai trasporti della Regione Campania, ma la Giunta Bassolino li ha spostati in un altro cantiere; ci si è addirittura trovati costretti a pagare un lucro cessante all'Astaldi in quanto concessionaria di un antico rapporto, per l'ammodernamento della Napoli-Benevento.

Dobbiamo recuperare il progetto e insistere noi stessi, prima ancora che la Conferenza Stato-Regioni, affinché possa diventare un'opera prioritaria ed essere presentata rapidamente al CIPE, atteso che esistono già disponibilità su alcuni tratti. Recuperando l'accordo-quadro sottoscritto dalla Regione Campania con il Governo centrale in sede di autorizzazione per la realizzazione dell'Alta velocità Napoli-Bari, bisogna puntare immediatamente all'apertura della stazione – che voglio allora battezzare «Campania» – di Afragola e avviare il percorso verso l'interno per poter fornire risposte concrete alla mobilità riducendo la pressione sulla strada.

Da ultimo, signor Ministro, sempre da uomo della Campania e del Mezzogiorno d'Italia (anche se l'ho recuperato nel suo allegato), vorrei sottolineare l'esigenza dell'ammodernamento e del raddoppio della Benevento-Telese-Caianello. Dobbiamo assolutamente velocizzare questa strada, soprattutto perché, nel Mezzogiorno d'Italia, Benevento è uno dei pochi capoluoghi di Provincia a non essere collegato con le grandi arterie viarie.

Nella legge obiettivo è riportato l'intervento della realizzazione del collegamento autostradale tra l'autostrada del sole e la Benevento-Napoli, in vista del quale abbiamo già investito 20 milioni di euro solo per la progettazione preliminare. Purtroppo anche in questo caso non si è andati oltre. Speriamo che si possa avviare una rivisitazione del governo della Re-

gione Campania, anche in virtù della ventata positiva che dovrebbe derivare dal provvedimento che è stato approvato oggi in Aula per fronteggiare l'emergenza rifiuti. Ci auguriamo finalmente di chiudere questa pagina vergognosa che il Governo di centro-sinistra ha determinato non soltanto per la nostra Campania, ma anche per l'intero Paese, e che ugualmente si possa, nel caso della Benevento-Telese-Caianello, recuperare il progetto preliminare per procedere allo sviluppo del progetto definitivo del collegamento autostradale, anche facendo ricorso alla procedura del *project financing*, affinché si giunga alla realizzazione di questo importante ammagliamento.

Infatti, signor Ministro, non le sfuggirà certamente – anche perché è riportato nelle sue considerazioni e riteniamo sia vivo nel suo immaginario – che se vogliamo recuperare la centralità del Mediterraneo e far sì che le merci (come le persone), anziché raggiungere il Nord Europa, siano dirottate verso il Sud Europa – configurando quindi il Mezzogiorno d'Italia come piattaforma logistica, non soltanto italiana, ma europea – e se vogliamo attrarre la nuova potenzialità che ci deriva dagli scambi Oriente-Occidente, dobbiamo dotare di buone infrastrutture il Mezzogiorno d'Italia. È necessario permettere anche che l'Alta velocità arrivi a Napoli e, semmai, fino a Battipaglia e a Reggio Calabria, perché attualmente non si procede più com'è legittimo aspettarsi in un Paese civile.

Per tutte queste ragioni, pur essendo tra i più grandi sostenitori del ponte sullo Stretto, ritengo che, per unire davvero la Sicilia al resto della penisola, non sia sufficiente il ponte, ma occorra dotare di un'infrastrutturazione seria la ferrovia Battipaglia-Reggio Calabria e completare rapidamente l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Sono convinto che l'attuale Governo si adopererà in questa direzione, pur nelle grandi difficoltà economiche nelle quali oggi ci dibattiamo, immaginando di poter tagliare e recuperare disponibilità, dove non basta l'impegno del privato, ma è necessario l'impegno del pubblico.

Sono convinto che il Governo e il ministro Matteoli oggi presente faranno tesoro delle nostre osservazioni e delle sollecitazioni che non sono di parte, bensì espressione del territorio.

OLIVA (*Misto-MPA*). Signor Presidente, sarò brevissimo. Ringrazio innanzitutto il Ministro per il suo puntuale intervento.

Non è necessario ricordare in questa sede la situazione disastrosa del Mezzogiorno in termini di infrastrutture e l'enorme divario che lo separa dal Centro-Nord, per non dire dal resto d'Europa. Mi limito, invece, a chiedere al Ministro di fornire alla Commissione una risposta, quanto più possibile articolata, circa l'entità dei fondi destinati alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, sui tempi stimati per l'apertura dei cantieri e sulle procedure che si intendono attivare per iniziare la realizzazione di una infrastruttura che – non c'è bisogno di ricordarlo – è strategica non solo per il Sud, ma per l'intero Paese.

Desidererei avere dal Ministro delucidazioni anche rispetto ai fondi FAS (Fondo Aree Sottoutilizzate), sull'articolazione del piano del riassetto

finalizzato a concentrare gli interventi a favore di settori strategici. In particolare, gradirei avere chiarimenti sul ruolo che le Regioni avranno nelle decisioni riguardo alla definizione delle priorità e, quindi, sulla ripartizione delle disponibilità finanziarie.

Lo stesso discorso vale per la ridefinizione dei Fondi Aree Sottoutilizzate, disponibili nell'ambito del quadro strategico nazionale 2007-2013. Il timore, al riguardo, è che i progetti di competenza delle Regioni possano essere considerati secondari, rispetto a quelli di valenza nazionale ed interregionale, con il conseguente slittamento degli stanziamenti per la loro realizzazione.

Infine, rispetto all'intendimento espresso dal Ministro di sviluppare le autostrade del mare, vorrei meglio comprendere a cosa debba essere rivolto il necessario maggiore impegno economico cui ha fatto riferimento.

GALLO (*PdL*). Intendo ringraziare anch'io il Ministro per l'attenzione rivolta alla nostra Commissione e per la sua pazienza, essendo già intervenuto in due sedute, nelle quali magari ognuno di noi si è soffermato su argomenti conosciuti, su cui non si arriva però mai a trovare una soluzione definitiva. Tuttavia, questo incontro di tipo interlocutorio, come altri, serve ad instaurare un rapporto diretto con il Governo, il che ci gratifica molto per il ruolo che abbiamo.

Andando alla radice dei problemi, signor Ministro, quando si parla di carenza di fondi (che è poi il nocciolo della questione), si fa riferimento alla possibilità di coinvolgere i privati al fine di ottenere, eventualmente, quel sollievo necessario per portare avanti un programma infrastrutturale. Ovviamente parlo di programma infrastrutturale in generale, anche se poi, da uomo del Sud, debbo spendere qualche parola in più sul famoso *gap* infrastrutturale del Meridione, che è necessario colmare per avvicinare e far integrare meglio in Europa quella parte del Paese, tema che, peraltro, in ogni campagna elettorale diventa oggetto di scontro politico.

Da questo punto di vista, credo innanzitutto che il presidente Grillo abbia avuto una buona intuizione nel pensare di condurre un'indagine conoscitiva sul sistema delle concessioni nel settore dei trasporti e dei lavori pubblici. Ritengo che questa Commissione, su iniziativa del Presidente, stia affrontando molto bene l'argomento, sotto il profilo delle risorse, dell'incentivazione degli interventi dei privati e del coinvolgimento del sistema bancario, i cui rappresentanti saranno ascoltati in questa sede.

Crediamo quindi di poter dare un contributo al Ministro in termini di fattibilità, al fine di arrivare, possibilmente, anche a proposte di legge di riforma, dopo avere delineato lo stato dell'arte in tema di finanza di progetto. In tal modo sarà possibile valutare come riuscire ad integrare al meglio pubblico e privato, garantendo anche la realizzazione di quei programmi che, come sempre, vengono presentati dalla maggioranza come buone intenzioni, buoni progetti e buon governo e che, invece, sono contestati dall'opposizione per mancanza di risorse o per inesistenza di percorsi agibili, anche se in tal modo si rischia però di andare avanti senza arrivare ad alcun risultato.

Pertanto, signor Ministro, come lei stesso ha affermato nella sua relazione introduttiva, è necessario determinare tempi certi per l'apertura dei cantieri e qualità dei progetti un po' in tutte le direzioni. Quanto ai tempi certi, in particolare – e qui lo anticipo – potrebbe essere utile recuperare il famoso meccanismo del silenzio-assenso, perché non è possibile parlare sempre della necessità di tempi certi, arrivando poi ad avere, invece, tempi indefiniti. È necessario quindi stabilire per tutti gli uffici e le strutture tempi minimi o massimi a disposizione, ma ai quali poi non si possa derogare. Scaduti quei termini, scatterebbe allora un silenzio-assenso, con la possibilità a quel punto di procedere, perché è giusto che sia così, specialmente quando si tratta di opere definite importanti e strategiche, rientranti nella legge obiettivo. In caso contrario, del resto, la stessa legge obiettivo, che da un lato si prefigge corsie preferenziali, dall'altro verrebbe disattesa sulla tempistica. Ritengo dunque che il meccanismo del silenzio-assenso vada tenuto nella giusta considerazione.

Quanto poi agli interventi per la casa, considerato l'accorpamento di competenze, sono favorevole a procedere in una direzione diversa, affinché essa torni ad essere bene primario. Da questo punto di vista, diventa allora importante guardare in positivo alla stessa categoria degli imprenditori e dei costruttori, trasmettendo anche in tal caso un chiaro messaggio ideologico, quello cioè di vedere nell'impresa un volano e una locomotiva di sviluppo. In tal senso, andrebbe quindi incentivata al massimo la cosiddetta fiscalità di vantaggio, così come la concessione di suoli a basso costo, in modo da promuovere lo sviluppo del settore.

Senza dilungarmi oltre, credo che l'incontro amichevole e cordiale che abbiamo avuto con il Ministro rappresenti l'inizio di un dialogo: questa Commissione, signor Ministro, intende dare il suo contributo, affiancandola nello sforzo di snellimento e di semplificazione delle procedure. Ognuno di noi, insieme al Presidente, cercherà di esserle vicino in questa difficile operazione di rilancio infrastrutturale, che vede bisognosi sia il Nord che il Sud del Paese.

Da ultimo, mi sia consentito associarmi all'intervento del senatore Izzo sulle opere di ammodernamento della tratta Napoli-Bari: se il collega è campano, io sono pugliese, e su alcune questioni le diverse posizioni si conciliano. Parliamo spesso di grandi progetti, di corridoio 8, di mercati internazionali e di mercati dell'Est, ma poi non programmiamo sul territorio italiano quel minimo di opere, che è invece necessario. Non voglio parlare d'altro ma, limitandomi alla Napoli-Bari, sarebbe auspicabile che, per intervento e per volontà di questo Governo e di questo Ministro, essa diventasse un'infrastruttura prioritaria, di collegamento tra la dorsale adriatica e quella tirrenica. Vorrei che non ci si limitasse a programmarne la realizzazione, aspettando che ci siano poi i tempi per procedere, chissà quando: ci auguriamo invece che, nell'arco dei cinque anni di questo Governo, essa possa diventare un'infrastruttura prioritaria, così che il Sud possa dire che vi è stata una reale attenzione al riguardo.

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, intendo intervenire sulla questione del piano casa, di cui i miei colleghi hanno parlato a lungo.

Il precedente Governo aveva già destinato circa 1,2 miliardi di euro per la realizzazione del nuovo piano di sviluppo decennale dell'edilizia abitativa, a partire, innanzitutto, dagli alloggi per i meno abbienti.

Tutto ciò discendeva – lo abbiamo più volte ricordato – da una legge sulla proroga degli sfratti, nonché dalla necessità di dar esecuzione ad una sentenza della Corte costituzionale, in base alla quale non dovevano essere reiterati soltanto dei provvedimenti di rinvio del rilascio degli immobili. Fu allora previsto, con la legge n. 9 del 2007, un piano decennale di sviluppo dell'edilizia abitativa per il quale, a vario titolo, sono stati impegnati circa 1,2 miliardi, iniziando anche una corresponsione alle Regioni. Inoltre, furono adottati vari provvedimenti di agevolazione fiscale e si cominciò ad articolare anche una serie di ulteriori dispositivi legislativi (l'individuazione della caratteristica di alloggio sociale, il recupero del patrimonio abitativo nei centri storici). Insomma, una serie di misure. Al ministro Matteoli sottoponiamo la preoccupazione (che i Comuni e l'ANCI hanno già cominciato ad esprimerci, inviando delle loro prese di posizione) sulla formulazione che il problema della casa comincia ad assumere nei primi provvedimenti del Governo. Mi riferisco al decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, in relazione al quale i Comuni segnalano la seguente preoccupazione: sul piano del metodo, il Governo (almeno stando alla formulazione dell'articolato) mette in discussione le risorse già impegnate a seguito di accordi già sottoscritti con le Regioni, insieme agli enti locali, in attuazione di quanto previsto dal decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito con la legge 29 novembre 2007, n. 222. Mi riferisco ai 550 milioni di euro che erano stati destinati all'emergenza abitativa e a finanziare l'insieme dei progetti approvati dai Comuni, sulla base del Piano straordinario previsto dalla legge 8 febbraio 2007, n. 9. In molti casi, i Comuni hanno già incamerato le somme in bilancio e hanno impegnato anche queste stesse, aderendo pienamente allo spirito della legge, che prevede un *iter* di risposta all'emergenza della casa attraverso azioni immediate e dirette da parte dei Comuni individuati in termini di emergenza abitativa. Si tratta di una situazione grave, perché tutto ciò equivarrebbe a disattendere un'intesa sancita in sede di Conferenza unificata, dovendo i Comuni, a questo punto, fronteggiare dei veri e propri buchi di bilancio (che saranno difficilmente colmabili per la natura delle risorse e per i cespiti di provenienza).

Anche se nel dispositivo della legge si riconosce il ruolo della Conferenza unificata, non sfugge però, signor Ministro, che l'impostazione data oggi dal Governo è di stampo centralistico. Il precedente Governo aveva fatto di un'impostazione decentrata e federalista il modo con cui affrontare la definizione nel territorio dei Piani casa. I Comuni segnalano, invece, che ci troviamo oggi di fronte ad un'impostazione più centralistica per la redazione del Piano casa (fatto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero per le politiche giovanili e le attività sportive). Esso, inoltre, non viene più composto dai diversi piani regionali,

adottati sulla base dei piani approvati dai Comuni. Ci pare allora che, sul piano del metodo, oltre che sulla sospensione dell'erogazione delle risorse, ci troviamo di fronte ad un passo indietro rispetto all'impostazione di concertazione, anche territoriale e istituzionale, che era stata fatta su questo tema (mi riferisco soprattutto ai Comuni, che sono la parte più sensibile vicina ai cittadini).

Un secondo aspetto che mi preoccupa attiene alla valorizzazione del patrimonio residenziale pubblico e alla sua alienazione. L'articolo 13 tende ad incoraggiare la valorizzazione del patrimonio immobiliare degli IACP, mentre va tenuto conto che il dispositivo introdotto prevede che la determinazione del prezzo di vendita sia proporzionalmente legato ai canoni di locazione. Tale previsione comporterebbe l'obbligo, da parte della Conferenza unificata, di determinare il prezzo di vendita degli immobili, non tenendo conto del loro reale valore di mercato. In altre parole, si determinerebbe una condizione eccessivamente penalizzante per gli enti pubblici, che dismetterebbero il proprio patrimonio a prezzi irrisori. Al fine di razionalizzare e armonizzare gli interventi previsti, sarebbe pertanto auspicabile la previsione dell'alienazione degli immobili da parte degli enti pubblici nell'ambito di quanto stabilito dal piano delle alienazioni di cui all'articolo 58 del decreto, in maniera tale che la cessione non avvenga sulla base di tale calcolo.

C'è poi l'impostazione del piano casa, così come la si legge nell'impostazione programmatica.

PRESIDENTE. Senatrice Donaggio, scusi se la interrompo ma le ricordo che torneremo sull'argomento: quando affronteremo il decreto sullo sviluppo economico, la nostra Commissione, insieme alla Commissione territorio, ambiente, beni ambientali, si pronuncerà su questo aspetto.

DONAGGIO (PD). Sì, certo, ma volevo segnalare al Ministro un'ultima questione.

È presente un'emergenza abitativa per i ceti più poveri, ma, in ragione delle condizioni di vita che il ceto medio ha cominciato ad avere nel nostro Paese, bisogna tenere conto che dare una risposta ai ceti medi non sostituisce quella di dare risposte ai ceti più deboli e meno protetti. L'esigenza di dare risposte al ceto medio in relazione al problema della casa si è sommata, per via delle condizioni del nostro Paese, a quella dei ceti meno abbienti.

A questo punto, sulla base delle dichiarazioni fatte dal Ministro, non ci pare che le scelte che si fanno siano indirizzate nel prevedere ancora investimenti per l'edilizia sovvenzionata (che è invece quella cui potrebbe accedere il ceto medio per quanto riguarda anche la costruzione e la realizzazione del proprio alloggio).

PRESIDENTE. Ringrazio tutti i colleghi che sono intervenuti.

Desidero svolgere anche io un breve intervento perché, dal giorno della prima seduta (il 1° luglio scorso) in cui sono state svolte le comuni-

cazioni del Ministro ad oggi, ho avuto modo di ascoltare il Ministro in due occasioni molto qualificate. La prima occasione è stata l'assemblea dell'ANCI (i costruttori, come è noto, partecipano alla realizzazione del PIL in maniera davvero consistente), mentre la seconda è stata l'assemblea di CONFITARMA (svoltasi ieri a Genova), dove si sono celebrati i dieci anni dell'istituzione del registro navale. In entrambe queste occasioni, il Ministro, con coerenza rispetto a quanto detto di fronte alla nostra Commissione, ha riproposto uno schema che è assai trasparente, corretto e funzionale.

Noi ci troviamo (al pari del 2001, e siamo, purtroppo, a ripetere concetti che ci appartengono) in una situazione nella quale registriamo un *gap* infrastrutturale e l'esigenza di rilanciare le infrastrutture. Questo Governo e questa maggioranza pongono al primo punto del proprio programma l'obiettivo di rilanciare le infrastrutture e mettono sul tavolo questa volontà politica che è, a mio giudizio, l'elemento prioritario per costruire davvero una condizione finalizzata a realizzare queste infrastrutture. Oltre alla volontà politica, occorre (visto come sono andate le cose e data la produzione legislativa degli ultimi 15 anni) semplificare e accelerare le procedure e la capacità di prendere le decisioni. Occorrono una rivisitazione della normativa esistente (compresa la legge obiettivo, che pur ha rappresentato un salto di qualità) e una riflessione sul Titolo V della Costituzione, così come approvato alla fine del 2001.

Il Ministro – dico questo, non per piaggeria, ma perché ne sono convinto – sta ripetendo una cosa che molte volte abbiamo detto anche in questa sede: le risorse pubbliche del nostro Paese sono quelle che sono. In più, ci sono delle emergenze che molti di noi, nel corso della campagna elettorale, si sono impegnati ad affrontare (penso ai problemi riguardanti la sicurezza, l'ordine pubblico e l'immigrazione). È inutile immaginare una competizione tra chi ha la capacità di tirare di più da una parte o dall'altra il Ministro dell'economia. Bisogna creare le condizioni affinché siano coinvolte anche le risorse private, immaginando che queste possano rappresentare un'alternativa seria, nella logica di un federalismo solidaristico. Al Nord possiamo andare con le tariffe perché il Settentrione può reggere un sistema di tariffe atto a sostenere la realizzazione di opere pubbliche, mentre al Sud andiamo di più con le risorse dello Stato, atteso che al Nord possiamo risparmiare qualche cosa.

Si ritorna alla delibera CIPE del 2001; si rispolverano le decisioni prese nell'ambito dell'Unione Europea riguardo all'infrastrutturazione complessiva (quindi corridoio 1, corridoio 5 e tutto quello che l'Unione europea ci ha detto) e si creano le condizioni perché i privati possano fare quello che hanno fatto nel 2003, 2004 e 2005. In tre anni essi hanno realizzato 25 miliardi di investimenti: tratti di autostrada, porticcioli, metropolitane, parcheggi, cimiteri, piscine. Il Prodi di prima generazione ha generato questo.

In questo contesto io credo che le cose dette in questi giorni e il dibattito svoltosi presso questa Commissione ci autorizzino a ben sperare, così come il clima realizzatosi all'indomani del 13 e 14 aprile e il fatto

che il cosiddetto Partito del Nord, che nella passata legislatura aveva impedito la realizzazione di alcune opere pubbliche importanti (muovendosi, anzi, per impedire che queste opere venissero cantierate), non abbia rappresentanza in Parlamento. Credo siamo tutti convinti che le infrastrutture non sono di destra o di sinistra, ma rappresentano una necessità per il nostro Paese e un moltiplicatore di ricchezza.

Perché ieri a Genova il presidente degli armatori ha chiosato in modo molto interessante il suo discorso, affermando che oggi l'Italia, per tradizione, per il suo sistema portuale, per l'armamento, per gli *standard* di qualità raggiunti nel campo della nautica, può candidarsi a diventare una *community* marittima globale. Dubai e Singapore stanno diventando punti di riferimento nel mondo. Perché non l'Italia, visto che il Mediterraneo tornerà ad essere un mare straordinariamente importante? Le condizioni ci sono tutte: in Italia c'è la cultura, il mare, ci sono i porti e le aziende di costruzione che fabbricano i più bei natanti al mondo. Ci manca la voglia di credere e di costruire le infrastrutture necessarie affinché il sistema portuale sia all'altezza della situazione: mi riferisco alle aree retroportuali, come le ferrovie e le autostrade.

Ci dobbiamo muovere in questa direzione: gli interventi che il Governo ha realizzato finora e gli intendimenti che il Ministro ha esposto alla nostra Commissione, a nome del Governo, in merito alle linee programmatiche del suo Dicastero, sono di buon auspicio e incoraggiano tutti noi che crediamo raggiungibile l'obiettivo di un rilancio forte delle infrastrutture in Italia.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Innanzitutto vorrei ringraziare tutti i membri della Commissione perché, per la mia lunga esperienza parlamentare, so che difficilmente le comunicazioni di un Ministro, all'inizio di una legislatura, sollecitano un dibattito così e questo sicuramente gratifica il Parlamento, ma – se mi consentite – anche il Governo e il sottoscritto che ha compiuto una scelta che si può giudicare più o meno corretta.

Come ha sottolineato molto bene il senatore Baldini, sarei potuto venire qui, nel rispetto del Parlamento, con una relazione più sintetica e sfumata; al contrario, ho adottato una scelta diversa e sono venuto qui nel rispetto del Parlamento, ma anche nel rispetto della verità, presentando un'ampia relazione e aprendo un confronto con la Commissione di merito. Non sono pentito perché avete seguito sostanzialmente la mia stessa impostazione e perché – come ripeto – vi sono stati tanti interventi in fase di dibattito che hanno spaziato su diversi temi.

Cercherò di rispondere a tutti, a partire da quello del senatore Filippi. Lei mi ha definito un Ministro di peso: mi chiedo se si riferiva alla mia forza politica o alla mia stazza.

FILIPPI Marco (PD). L'ho specificato, signor Ministro.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Al di là delle battute, vorrei dire al senatore Filippi che nel 2006 il Governo Berlusconi – del quale anche allora mi onorai di fare parte – non lasciò nessun buco all’ANAS, né alle Ferrovie dello Stato. Tuttavia, in questo avvio di legislatura, non abbiamo trovato alcuna eredità finanziaria lasciataci dal Governo Prodi, né all’ANAS, né alle Ferrovie dello Stato.

Questa è una realtà che dobbiamo sottolineare e non si tratta di fare il gioco delle parti: nel 2006 il Governo Prodi correttamente trasformò in bilancio di cassa ciò che il Governo Berlusconi aveva posto solo come bilancio di competenza. Anche le risorse per il 2009, sia per l’ANAS che per le Ferrovie dello Stato, saranno confermate da questo Governo come cassa. Questo è quanto si è verificato.

Il senatore Filippi ha parlato di fallimento della legge obiettivo. Non condivido la sua analisi e pensarla in maniera diversa è lecito in politica, ma – dal momento che il suo intervento è stato molto articolato – vorrei che la mia risposta fosse di pari dignità. Sarebbe facile controbattere semplicemente che, a mio avviso, la cosiddetta legge obiettivo non ha fallito, ma vorrei anche dimostrarlo. Bastino a ciò i dati relativi ai progetti approvati dal CIPE in cinque anni, per un valore di 115 miliardi di euro e con un disponibilità di cassa di 60 miliardi di euro: questo non mi pare un fallimento. Se compariamo i suddetti dati con quelli del decennio precedente, scopriamo che i progetti approvati per opere infrastrutturali organiche del Paese nel periodo precedente erano per 14 miliardi euro, con una disponibilità di cassa di appena 8 miliardi di euro.

Passiamo adesso ad esaminare le singole opere: sul progetto del Mose si può essere d’accordo o meno e vi è stata anche una grossa polemica tra chi lo voleva e chi non lo voleva realizzare. Nel 2001, a 37 anni di distanza dall’alluvione di Venezia, praticamente non era partito nulla. Sarebbe stato comprensibile, se non si approvava il Mose, ricorrere ad un’altra soluzione, ma non si era fatto nulla in termini di difesa organica e non era partito il progetto del Mose. Dal 2002 al 2004 siamo passati dal progetto preliminare all’apertura di cantieri. Nel 2003 mi recai a Venezia, come Ministro dell’ambiente, assieme al presidente del Consiglio Berlusconi e all’allora ministro delle infrastrutture Lunardi, per la cerimonia della posa della prima pietra. Ricordo che ci fu un’aspra polemica sui giornali e si disse addirittura che si era tornati ai tempi della Democrazia Cristiana, dell’allora ministro dei lavori pubblici Togni. Si scrisse: si va a mettere la prima pietra, ma non si realizzerà mai nulla. In verità, sono stati spesi finora 4,1 miliardi di euro e circa il 50 per cento dell’opera è stato realizzato.

Per quanto riguarda il passante di Mestre, su cui transitavano oltre 80.000 veicoli al giorno nell’ora di punta, mentre fino al 2001 si erano fatti solo studi di fattibilità, dal 2002 al 2004 si è passati dagli studi di fattibilità alla consegna dei lavori. Nel settembre del 2004 sono iniziati i lavori di un’opera del valore di 750 milioni di euro. Oggi siamo vicini al suo completamento.

Per quanto riguarda gli interventi per lo sviluppo dell'asse autostradale nel Sud Italia (che certamente sono rimasti indietro), vorrei rispondere ai colleghi del Meridione: l'asse autostradale Catania-Siracusa è un'opera del costo di 700 milioni di euro. Nel 2001 era solo un'idea progettuale, mentre nel 2002 è stato redatto un progetto ed è stato sottoposto al CIPE. Anche il sistema viario del quadrilatero Marche-Umbria non è considerato un'opera marginale.

Nel 2001 si decise anche di dare avvio concreto alla progettazione dei nuovi valichi ferroviari del Frejus, del Sempione e del Brennero e in soli due anni il CIPE approvò i progetti del nuovo valico del Frejus e del Brennero. Il 30 aprile del 2004 fu sottoscritto l'accordo internazionale tra il Governo italiano e quello austriaco per il nuovo valico del Brennero e il 5 maggio 2004 si arrivò al cosiddetto «Memorandum d'intesa» con il Governo francese per il nuovo valico ferroviario.

Tra i progetti da portare a termine vi è poi la terza corsia del grande raccordo anulare di Roma: anche questi lavori sono in fase di ultimazione. Sul ponte sullo Stretto c'è chi è d'accordo e chi no, ma è legittimo che su un'opera come questa vi siano delle divisioni. Condivido – e l'ho espressa anch'io più volte – l'osservazione del senatore Baldini, che vorrei ribadire qui: se il ponte sullo Stretto deve essere un quadro appeso al muro, anch'io sono contrario. Sono favorevole all'opera solo se serve realmente a favorire il sistema infrastrutturale del Meridione. A mio avviso, un'opera come il ponte sullo Stretto necessariamente determinerà tutto questo. Se ne parla da tanti anni. Al riguardo vorrei chiarire che anche su questo il precedente Governo non aveva cancellato il progetto, pur avendo gli strumenti per farlo; il ministro Di Pietro – che tra l'altro, ricordo, ha sempre detto di condividere la filosofia della legge obiettivo – lo ha solo accantonato, spinto anche da una parte del Governo. Noi oggi abbiamo rimesso in moto quel progetto, proprio per il fatto che era stato solo accantonato: in caso di cancellazione, infatti, sarebbe stato più difficile farlo.

Quanto al lotto zero dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia, senatore Filippi, ponendo la questione lei mi ha fatto un bel regalo, perché mi ha fatto tornare indietro di circa 20-25 anni: per un momento mi è sembrato di essere ancora in Consiglio comunale a Livorno, del quale ho avuto l'onore di far parte per 15 anni e in cui tante volte abbiamo sviscerato questi argomenti.

Ora però sono un Ministro e, in quanto tale, devo avere una visione nazionale. Ma lei lo sa bene, senatore, che sono nato lì, a 15 chilometri di distanza: le pare, allora, che io possa essere contrario alla realizzazione di tale opera? Dire di essere favorevole sarebbe, però, troppo facile: come uomo di Governo, invece, ho il dovere di mettere in evidenza, innanzitutto, se la cosa è realizzabile facilmente oppure no, e questa è una valutazione più complicata. Ritengo che il lotto zero sia parte integrante del progetto. Voglio ricordare che, nel caso specifico, non siamo di fronte ad un collegamento viario, ma ad un corridoio tirrenico, cioè ad un asse che deve interagire con i nodi intermodali essenziali, che gravitano intorno (e penso, innanzitutto, al porto di Livorno).

Per quanto riguarda la questione dei porti, ricordata poco fa anche dal Presidente, che ringrazio, credo di non dovere aggiungere nulla. Sono favorevole a riscrivere la legge quadro n. 84 del 1994, ma il Governo non può farlo da solo, essendo necessario l'apporto decisivo del Parlamento. Il Governo può presentare una proposta in tal senso, ma il confronto deve avvenire inevitabilmente in Parlamento. Non è mia intenzione certamente cancellare quanto di buono la legge n. 84 ha prodotto; bisogna però fare in modo – lo ripeto per la centesima volta – di valorizzare nuovamente la *ratio* ispiratrice di quella legge, al fine del raggiungimento di quegli obiettivi che essa si era prefissata e non ha realizzato, primo fra tutti, ad esempio, quello sulle autonomie: tutti sono d'accordo nel sostenere questo.

In riferimento poi al tema della definizione dei servizi universali, e quindi alla capacità di garantire un servizio di trasporto pubblico efficace ed efficiente, dall'allegato infrastrutture al DPEF risulta chiaramente che si tratta di una delle due emergenze che, a nostro avviso, Governo e Parlamento dovranno affrontare. Ci sono infatti tratte ferroviarie ad altissima redditività, al punto che poche sono le aziende che guadagnano così tanto (fino al 19 per cento), e ci sono poi, naturalmente, le linee universali. È chiaro che non possiamo regalare ai privati soltanto le tratte produttive e lasciare la gestione di quelle più onerose allo Stato: su questo è necessario trovare il giusto equilibrio. Pertanto, se i privati vorranno entrare nella gestione, potranno farlo, prendendo sicuramente il buono – perchè certamente nessun privato vuole rimetterci – ma dovranno accollarsi comunque anche qualcosa di meno buono.

In merito al sistema della patente a punti, non credo che debba essere archiviato o dimenticato, perché ha dato risultati eccezionali. Tuttavia, oggi c'è meno timore da parte degli automobilisti per cui, se si riuscisse insieme ad individuare un meccanismo capace di assicurare il raggiungimento degli stessi risultati, sarei felicissimo, perché credo che oggi quello strumento non sia più sufficiente a garantire la sicurezza nella circolazione stradale.

Il senatore Cicolani ha richiamato un passaggio della mia relazione riferito al danno generato, durante la passata legislatura, dal blocco di una serie di opere essenziali, dato non condiviso dal senatore Filippi, anche se è giusto che sia così, vista la diversa collocazione politica dei due colleghi. So bene che i responsabili di tale blocco erano collocati all'interno di schieramenti politici che oggi non sono più presenti in Parlamento ma, purtroppo, il risultato non cambia, perché quella maggioranza di Governo ha bloccato opere che oggi tutti ritengono indispensabili.

Al riguardo – ormai si sa, sono fatto così – non è mia intenzione polemizzare più di tanto su quanto accaduto, perché si tratta di una scelta politica: non si poteva mica pretendere che il Ministro dell'ambiente del precedente Governo fosse favorevole alla realizzazione di infrastrutture, figuriamoci! Tuttavia gli elettori lo avevano votato e lo avevano portato al Governo, per cui era giusto che attuasse quella politica. Ora, però, la nostra parte politica è tornata al Governo e per poter ripartire deve innanzitutto porre in rilievo quanto quella politica ha determinato.

In merito poi al quadro delle esigenze finanziarie e della logica che intendiamo seguire nel prossimo triennio, come il senatore Cicolani avrà notato, nell'allegato infrastrutture al DPEF abbiamo posto grande attenzione alle opere già approvate dal CIPE, per un valore di 115 miliardi. Lo stesso discorso vale per gli investimenti nei prossimi tre anni, pari a 44 miliardi di euro, di cui 14 miliardi dovranno gravare sui fondi pubblici e 30 miliardi sui fondi privati e comunitari. È su questo che si gioca la partita: sulla capacità di reperire tali risorse.

Al riguardo, non penso certo che debbano accollarsi tutto i privati, perché l'avvio degli investimenti deve avvenire, innanzitutto, con risorse pubbliche: per questo è necessario dunque fare i conti con quanto abbiamo trovato nelle casse italiane e, soprattutto, con il nostro debito pubblico.

Condivido pienamente l'allarme lanciato dal senatore Cicolani sulla sicurezza stradale e non mi costerebbe certamente nulla rispondere che, al riguardo, sarebbe necessario inventare qualcosa di nuovo, ma non disponiamo delle risorse per poterlo fare. Bisogna cercare quindi di trovare un altro meccanismo che porti il cittadino a considerare di nuovo i cartelli stradali e, soprattutto, a rispettarli.

Sull'ipotesi di introdurre il pagamento del pedaggio sulla Salerno-Reggio Calabria, penso sia utile farlo, ma solo quando ciò sarà possibile. Il Meridione chiede – ed è giusto che lo faccia – di essere messo in condizione di avere le stesse infrastrutture del Nord: nel momento però in cui il Sud chiede questo, saprà anche che al Nord le infrastrutture si pagano, per cui si dovranno pagare anche lì.

IZZIO (*PdL*). Basta che le facciamo!

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sono perfettamente d'accordo con lei, senatore Izzo.

Disponiamo comunque di alcuni dati al riguardo: mi pare che, se nel Nord del Paese sono state realizzate infrastrutture per il 48 per cento, nel Meridione, invece, la percentuale è solo del 31: c'è quindi una differenza enorme che deve essere ribilanciata.

Per quanto attiene poi alla questione Alitalia, il mio ruolo, come Ministro per le infrastrutture, riguarda una quota-parte, trattandosi di un problema che non coinvolge unicamente un Ministero, ma competenze di vario tipo: per cui, se è competenza del mio Ministero per gli aspetti infrastrutturali, è anche competenza del ministro Scajola, per gli aspetti legati allo sviluppo economico ma soprattutto è competenza complessivamente del Consiglio dei ministri.

Tant'è vero che il provvedimento su Alitalia, varato dal Consiglio dei ministri e portato in Parlamento, lo dice molto chiaramente: il problema se lo intesta il Consiglio dei ministri, nemmeno più il Presidente del Consiglio dei ministri.

Quanto alla privatizzazione di Fincantieri e Tirrenia, anche ieri mi hanno fatto delle domande sulla vicenda Tirrenia, nonostante ci sia stata la dichiarazione del Presidente del Consiglio, il quale ha detto che occorre

privatizzare. Tutti siamo d'accordo sulla privatizzazione: si è studiato il meccanismo e parlato con le Regioni, che non sono entusiaste. È un eufemismo dire che le Regioni non vogliono la Tirrenia. La Toscana e la Sicilia, per esempio, non la vogliono. Il 31 dicembre scadono le concessioni e il problema va quindi risolto. Siamo favorevoli alla privatizzazione, ma ci rendiamo conto che è problematica. Dobbiamo comunque lavorare per arrivarci.

Il senatore Ranucci si è risentito nel suo intervento, dicendo che il Partito Democratico non è il «Partito del No». Lo so perfettamente e in più occasioni ho avuto modo di interloquire anche con alcuni Ministri del Partito Democratico sotto il Governo Prodi. Se dicessi che il ministro Bersani è un «Ministro del No», direi una bugia enorme. È però vero che il Governo Prodi è stato complessivamente condizionato. D'altra parte, stiamo parlando di un Governo che era condizionato dai numeri e, quindi, bastava l'1 o il 2 per cento dei senatori per influenzarlo. Questa è una verità.

Condivido invece pienamente l'esigenza, sollevata dal senatore Ranucci, di affrontare in modo organico il trasporto da e per le isole. Su tali tematiche il Dicastero proporrà quanto prima, di intesa con le Regioni, un'azione strategica compiuta, perché i problemi della Tirrenia sono legati anche a queste. Se noi mandiamo la Tirrenia da Livorno a Capraia d'inverno con un solo passeggero, è evidente che non possiamo privatizzarla. Chi se la prenderebbe? Delle riflessioni vanno quindi fatte.

Quanto alla tratta Torino-Lione, entro il mese di ottobre disporremo di un tracciato e ricordo che per il 29 luglio è convocato il Tavolo istituzionale, il quale stabilirà dei percorsi. Si è aderito a una richiesta dei sindaci della zona: lo si doveva infatti convocare nella prima decade, ma i sindaci ci hanno chiesto di convocarlo per fine luglio perché avevano bisogno di un'ulteriore riflessione.

Le società costituite dall'ANAS con le Regioni sono strumenti che, se validi, produrranno risultati. D'altra parte, durante il passato Governo di centro-destra abbiamo sottoscritto degli accordi con tutte le Regioni.

In merito al ponte e al rischio che l'opera, una volta realizzata, colleghi strade di campagna, voglio ricordare che questo è un pericolo che sicuramente non correremo. Sia sul fronte delle Ferrovie che sull'asse autostradale Salerno-Reggio Calabria, l'impegno del Governo è pieno (avete visto l'allegato infrastrutture). C'è una data nel DPEF – il 2012 – entro cui disporre di assi stradali e ferroviari funzionali proprio nel Mezzogiorno.

Il senatore Menardi ha sollevato una preoccupazione circa il rischio di una sottovalutazione della rete viaria secondaria. Proprio ieri, nella Regione del senatore Menardi, il Piemonte, ho preso coscienza di alcune cose e capisco quindi il suo intervento, che condivido. Cosa è accaduto in Piemonte? In quella Regione ci sono infrastrutture autostradali (forse da questo punto di vista il Piemonte è il più ricco), ma mancano poi altre infrastrutture viarie. Ieri abbiamo inaugurato la tangenziale di Vercelli e, in relazione allo snellimento delle procedure, riporto questo caso: il sin-

daco del Paese dove insiste quest'opera ha detto che ci sono voluti quattro anni per realizzarla, ma sapete quando è stata pensata? L'opera è stata pensata nel 1981: ci sono voluti 4 anni per realizzarla e 27 anni per definirla. Non possiamo continuare così. Che ci sia un Governo di centro-destra piuttosto che un Governo di centro-sinistra, questo non è più pensabile. Bisogna snellire le procedure: aumentiamo i controlli, ma snelliamo le procedure.

Sono convinto che le reti viarie siano paragonabili al sistema distributivo del sangue del corpo umano: se manca il collegamento alle vene più importanti, tutto si blocca. Ha ragione chi sostiene che anche l'adeguamento delle strade secondarie non deve diventare solo un'occasione per incentivare il traffico non pedaggiato. In realtà, la rete viaria, soprattutto perché movimentata quasi l'85 per cento dell'intera quantità di merci e persone, non può essere più affrontata in modo disorganico. Questo sarà uno degli *input* che fornirò sia alla definizione dei piani pluriennali dell'ANAS, sia alle intese generali quadro che riferirò con le Regioni.

Il senatore Vimercati ha posto una domanda su Alitalia, cui penso di avere già risposto, al pari delle tante altre che mi sono state fatte in proposito. Per quanto concerne invece l'aeroporto di Malpensa, credo che solo un folle potrebbe distruggere una realtà infrastrutturale già inserita nel sistema aeroportuale continentale. Senza dubbio, andrà affrontato il futuro di Malpensa, non legandolo né al futuro di Alitalia, né ad una banale dicotomia con l'aeroporto di Fiumicino. Malpensa è Malpensa: è stata costruita ed è un mega aeroporto.

In merito all'Esposizione universale, osservo che gli interventi relativi alle reti metropolitane (tutti gli interventi legati all'accesso all'area metropolitana) e tutti gli interventi legati all'efficienza dell'offerta trasportistica dell'area lombarda sono già presenti nel piano decennale delle infrastrutture (vi consegnerò un documento in proposito). Indipendentemente dagli atti formali che, giustamente, vedono il sindaco di Milano, anche per il ruolo che ha svolto, come soggetto responsabile unico, le funzioni operative legate all'infrastrutturazione dell'ANAS saranno seguite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Passando alle domande formulate nel corso dell'incontro odierno, il senatore Zanetta ha toccato il tema delle procedure. Mettere mano alle procedure non è un problema solo del Governo, ma anche del Parlamento.

VIA-Conferenza dei servizi: vi è il problema delle risorse, ma, soprattutto, delle procedure, perché, come abbiamo detto, le risorse si possono in larga parte reperire al di fuori delle casse del Governo, ma sulle procedure dobbiamo ancora lavorare molto. Bisogna arrivare a snellire le procedure in tutti i modi: la stessa cosiddetta legge obiettivo ha fatto molto, ma probabilmente dobbiamo dare una spinta ulteriore.

Per quanto concerne la situazione economica delle Ferrovie dello Stato – come abbiamo detto prima – alcune reti funzionano e altre meno, ma c'è il problema relativo a Trenitalia, che affronteremo, così come quello del Terzo valico. Il collegamento Genova-Rotterdam è una delle priorità.

Tra gli obiettivi del Governo vi è il rilancio della portualità attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture, ma non possiamo lasciare che le Ferrovie dello Stato stiano a guardare. Le Ferrovie dello Stato devono giocare un ruolo attivo, perché i porti senza un collegamento ferroviario sono asfittici e senza alcun futuro. Dal momento che in alcuni porti italiani è stata addirittura sotterrata la parte finale della rete ferroviaria, bisogna intervenire per ripristinarla. E poi vengono a chiedere a noi di farlo. Questo non è assolutamente pensabile.

Il senatore Butti ha chiesto informazioni sullo stato di avanzamento della terza corsia della A9 Lainate-Como. All'interno della sua domanda – anche per come è stata formulata – è contenuta la risposta: l'opera è stata bloccata a causa del parere ostativo espresso dal Comune di Uboldo. Quando si dice che bisogna snellire le procedure, si intende proprio questo: può un piccolo Comune come quello di Uboldo – senza nulla togliere al ruolo dei Comuni che vantano tradizioni e storia millenarie – bloccare un'intera opera? Se entriamo nel merito delle motivazioni che avevano portato all'espressione del parere negativo, si evince che la contrarietà era principalmente legata alla previsione progettuale di realizzare, contestualmente all'ampliamento a tre corsie dell'infrastruttura, il nuovo svincolo di Saronno Sud. Quest'ultimo – secondo i dati forniti dall'ANAS – è già stato autorizzato dal CIPE nell'ambito del progetto della pedemontana lombarda ed è destinato ad essere realizzato. Tuttavia, il Ministero che rappresento ha già deciso di ricorrere alla procedura da lei citata – di cui al comma 4 dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 – ed il procedimento è già alla Presidenza del Consiglio dei ministri: si tratta di trasformarlo in un atto compiuto.

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento della pedemontana lombarda, con delibera del CIPE del 2006 fu approvato il progetto preliminare ed è attualmente in fase di svolgimento la gara per la scelta del *general contractor*. Una volta eletto, il *general contractor* dovrà redigere la progettazione definitiva da concludersi entro il gennaio del 2009. Dopo l'apposita istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto sarà sottoposto al CIPE intorno al mese di luglio del 2009. La redazione del progetto esecutivo è prevista entro il mese di febbraio del 2010, mentre la cantierizzazione entro il mese di maggio del 2010. Il costo dell'opera è di 4.128 milioni di euro che sono ripartiti nel modo seguente: 3.713 milioni risultano essere le disponibilità, mentre il residuo da finanziare è una parte minimale perché è pari a 415 milioni di euro. Voglio ricordare che l'intervento è stato approvato dal CIPE nel 2006 e la Convenzione unica è stata firmata sempre dal CIPE solo il 21 aprile del 2008: due anni mi sembrano tanti.

Per rispondere alla terza domanda posta dal senatore Butti concernente gli investimenti e l'azione sul territorio a supporto dell'Expo di Milano, mi sono permesso per praticità di scrivere una nota specifica, ma non perché riguardi un fatto personale, essendo ovviamente a disposizione di tutta la Commissione, anche perché nella nota ho risposto anche ad altre domande che mi sono state poste.

Ringrazio il senatore Baldini cui va dato atto della concretezza della sua analisi, avendo egli considerato che il rilancio del Paese dopo la seconda guerra mondiale passò proprio attraverso le realizzazioni infrastrutturali. Allora non si guardò tanto per il sottile: nell'immediato dopoguerra, in un'Italia bombardata, alcune Regioni con determinate caratteristiche politiche ricorsero ad imprese legate al Vaticano pur di realizzare le opere. Si rilanciò il Paese in questo modo. Oggi fortunatamente i problemi sono diversi, ma dal punto di vista del rilancio del Paese, la realtà attuale non è molto distante da quella di allora. Se non rilanciamo le infrastrutture, il nostro Paese rischia di non essere più competitivo.

Per quanto riguarda il ponte sullo Stretto, senatore Baldini, ho già avuto modo di dire che non deve essere un quadro appeso alla parete.

Per onestà intellettuale, devo dare atto che la Regione Toscana, nel suo approccio con l'autostrada Civitavecchia-Cecina, in questa fase è molto collaborativa e vuole realizzarla, laddove in passato l'opera è stata oggetto di un aspro e lungo dibattito tra posizioni diverse. Oggi la Regione ha sposato la realizzazione dell'opera e devo riconoscere che in questi due mesi abbiamo avuto modo di collaborare. Il problema da superare era legato solo al tratto laziale ma, dopo un paio di incontri con il presidente Marrazzo, penso di poter affermare che anche per quest'opera siamo nella fase conclusiva.

Sul regime di concorrenza tra Regione e Stato, non potendo ormai più tornare indietro (essendo le Regioni delle realtà e avendo acquisito sempre più potere), occorre che chiunque governi abbia rapporti istituzionali corretti e un confronto franco, partendo dal presupposto che non vince il Governo o una Regione, ma trionfa il Paese se si realizza ciò di cui ha bisogno.

Per quanto concerne il coinvolgimento dei privati e – come proposto dai senatori Baldini e Gallo – degli istituti di credito nella realizzazione delle opere infrastrutturali, mi preme precisare che quando dico «privato» non mi riferisco al signor Rossi o al signor Bianchi. Per privato intendo il sistema bancario, i fondi BEI e il partenariato pubblico-privato. Parto dal presupposto che, seppure nelle casse dello Stato non ci sono i soldi, dobbiamo realizzare le infrastrutture e il tavolo dei finanziamenti deve essere il più largo possibile.

Relativamente al tema della casa sollevato dal senatore Baldini, negli ultimi giorni mi sono documentato sull'argomento e ho sviluppato una riflessione. Non esiste una percentuale così alta di proprietari di case quale quella italiana in altri Paesi europei. In Italia la percentuale dei proprietari di casa si aggira intorno all'80 per cento. Ciò nonostante, la carenza di case è un problema reale, soprattutto per i meno abbienti, per gli studenti universitari fuori sede, per le giovani coppie e anche per gli immigrati che sono in regola con i permessi di soggiorno e hanno diritto ad una casa. Per fare tutto questo dobbiamo essere in grado di coinvolgere gli enti locali, perché, senatore Baldini, se non li coinvolgiamo e andiamo a pagare le aree da edificare al costo che pretendono oggi, è chiaro che non si può

fare. Quindi, immagino – e lo abbiamo scritto – una legge obiettivo anche per realizzare il piano casa.

Per quanto riguarda le concessioni demaniali marittime, mi pare che il senatore Baldini, più che porre una domanda, abbia voluto fare una proposta, che merita riflessione ed approfondimento.

Ringrazio poi il senatore Izzo per avere sottolineato l'importanza del rilancio della portualità. Lei, senatore Izzo, ha auspicato lo sviluppo delle autostrade del mare e la realizzazione delle infrastrutture ferroviarie collegate: le faccio notare, però, che i porti senza le ferrovie non vanno.

Quanto poi al collegamento Benevento-Autostrada del Sole, le ricordo, senatore Izzo, che lo stesso problema si pone anche per la città di Matera.

IZZO (*PdL*). Ha ragione, signor Ministro, mi era sfuggita.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Al riguardo, da una verifica condotta dal mio Ministero, risulta che basterebbero appena 18 chilometri per realizzare il collegamento.

Quanto alle questioni poste dal senatore Oliva, mi pare che alcune delle risposte siano già state date. Per quanto riguarda, in particolare, i fondi e i tempi necessari per la realizzazione del ponte sullo Stretto, come ho già detto, il progetto era stato accantonato dal precedente Governo: noi lo abbiamo fatto ripartire. In proposito, abbiamo già avuto due incontri con il commissario europeo Tajani per non perdere i finanziamenti provenienti dall'Europa. In questi giorni, inoltre, è stato rinnovato il consiglio della società Stretto di Messina, in scadenza.

Quanto ai fondi FAS, è previsto che una percentuale (mi pare il 30 per cento) debba essere spesa nelle Regioni del Meridione (Obiettivo 1) e sicuramente ciò avverrà. In riferimento poi al ruolo delle Regioni, sarà centrale, inevitabilmente, considerate anche le competenze della Conferenza Stato-Regioni.

Alle questioni evidenziate dal senatore Gallo, ho già risposto. Tuttavia, con specifico riferimento al coinvolgimento dei privati, ripeto un dato che ho indicato nella relazione e che è riportato anche nel DPEF: se dal 2002 al 2006 abbiamo cantierizzato 58 miliardi di opere, di questi solo 8 provenivano dalle casse del Tesoro, il resto da privati.

Quanto alla politica della casa, su cui si è soffermata la senatrice Donaggio, non vorrei che si facesse confusione. Il piano casa non ha nulla a che vedere con il problema degli alloggi sociali e del rinvio degli sfratti. Anche nella precedente legislatura, il Gruppo di cui mi onoro di essere stato il Presidente ha dato una mano al ministro Ferrero, quando era venuto meno un provvedimento che obbligava gli sfratti, per fare in modo che venisse ripetuto. Il piano casa certamente permetterà di risolvere anche il problema del rinvio degli sfratti, ma si tratta di questioni diverse.

In primo luogo sarà necessario predisporre un tavolo di lavoro formato certamente dalle fondazioni, dall'ANCI (perché senza l'ANCI non possiamo avere la disponibilità delle aree) e dal Governo. Per quanto ri-

guarda in particolare studenti, immigrati e giovani coppie, bisognerà però prevedere un piano che contempra l'affitto e, dopo un certo numero di anni – 15 per esempio – la possibilità di riscattare ed acquisire la casa: questo è il nostro intendimento. Su questo dobbiamo lavorare, anche in mancanza di un accordo con le Regioni.

Non so, senatrice Donaggio, se questo è un atteggiamento centralista, tuttavia preferisco definire il piano casa a livello nazionale, piuttosto che lasciare che il lavoro si svolga esclusivamente a livello regionale, rischiando di ritrovarmi, ancora una volta, con Regioni in cui saranno state costruite tantissime case, a differenza di altre rimaste, invece, indietro. A tal fine credo che occorra una regia nazionale e penso che anche le Regioni saranno d'accordo: se questo è centralismo, è sicuramente a fin di bene, per fare in modo che gli interventi si sviluppino in modo omogeneo su tutto il territorio nazionale, a seconda delle necessità.

Il presidente Grillo, che ringrazio, ha sottolineato un aspetto che ritengo fondamentale. Non si tratta qui di discutere se ci sono le risorse per il rilancio delle infrastrutture o se il Governo invece le ha bloccate: la realizzazione delle infrastrutture è una volontà politica forte di questo Esecutivo, a differenza del precedente, per le ragioni che sono state illustrate.

Questo Governo, infatti, considera una priorità il rilancio delle infrastrutture nel nostro Paese. Quanto poi alle risorse, se ci saranno, tanto meglio; in caso contrario, ci impegneremo a trovarle, perché riteniamo che soltanto attraverso il rilancio delle infrastrutture si possa rendere il Paese competitivo. La stessa attuazione del piano casa non soltanto risolverà il problema abitativo per coloro che oggi non posseggono una casa, ma favorirà un rilancio economico fondamentale per l'Italia: pensiamo ai miliardi che verranno spesi e al lavoro che si potrà creare.

Piano casa e realizzazione delle infrastrutture vogliono dire quindi anche rilancio economico del Paese.

PRESIDENTE. Ringraziamo il ministro Matteoli per la sua disponibilità e per il prezioso contributo offerto.

Dichiaro concluse le comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

*I lavori terminano alle ore 16,50.*