

(Doc. LVII, n. 5) Documento di economia e finanza 2017

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Filippi. Ne ha facoltà.

FILIPPI (PD). Signora Presidente, onorevoli colleghi, questo è il quinto e probabilmente ultimo DEF della legislatura e, come tale, si offre tanto a una lettura prospettica, quanto a una retrospettiva dell'andamento economico tendenziale del Paese. Alle nostre spalle stanno ormai anni di crisi che hanno segnato in profondità assetti sociali che pensavamo consolidati e divaricato condizioni reddituali già molto distanti tra loro.

Gli scenari che il documento prospetta rivelano tassi di crescita ancora troppo deboli a fronte soprattutto di problemi strutturali ancora lontani dall'essere risolti. Fra i tanti, penso alla riforma della pubblica amministrazione, al debito pubblico e alla corruzione.

Uno dei nodi cruciali da affrontare per un rilancio più robusto della crescita del Paese, sul quale determinare anche una sensibile riduzione della disoccupazione che ha raggiunto parametri inaccettabili per un Paese come il nostro, è senz'altro quello legato agli investimenti e alle infrastrutture. In questo senso, nella sezione III, dedicata al «Programma nazionale di riforme» e con l'allegato III «Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture», il Documento di economia e finanza consegna elementi di rilievo su quanto fatto negli ultimi anni e sul da fare per i prossimi, approntando strumenti di programmazione utili anche per ogni scenario futuro. In essi viene giustamente dato conto dei processi di riforma strutturali avviati: dalla riforma del codice degli appalti, alla riforma della portualità, alle risorse diversamente allocate negli ultimi anni rispetto al passato, con una netta inversione di tendenza a beneficio delle ferrovie e dei trasporti marittimi. Si dà inoltre conto degli investimenti, ripresi dopo molto tempo, per il rinnovo del materiale rotabile e del parco automezzi nel trasporto pubblico locale e regionale.

Particolare enfasi viene giustamente data agli interventi di completamento delle tranvie e delle metropolitane, che costituiranno i sistemi di trasporto rapido di massa per attenuare i fenomeni di congestionamento della mobilità urbana nelle principali metropoli. Un'insolita attenzione viene posta anche alla mobilità dolce, nell'ottica di una mobilità urbana più sostenibile, ma anche conciliando, laddove possibile, mobilità con stili di vita più consoni, prevedendo un forte incremento di ciclovie urbane ed extraurbane, che costituiscono di certo una delle novità più rilevanti degli ultimi anni.

Infine, e direi finalmente, viene dedicata un'adeguata attenzione in termini sia di risorse stanziare, che di risalto nella programmazione, agli interventi e alle opere di corredo sui valichi alpini e alle infrastrutture di collegamento o di ultimo miglio tra porti e aeroporti con le principali arterie autostradali e ferroviarie che costituiscono da tempo il *deficit* infrastrutturale più evidente nel Paese. Si tratta di una sconnessione che ha costituito la cifra di un'Italia caratterizzata da una logica a compartimenti stagni e ha prodotto sprechi e inefficienze, anche in termini di integrazione logistica.

Insomma, si chiude una stagione, quella caratterizzata dalla legge obiettivo, in cui si era spacciata l'illusione che occorressero non più strumenti di pianificazione, ma solo risorse da stanziare, opere prioritarie da selezionare e procedure da semplificare. Se l'intenzione risultava facilmente comprensibile, gli effetti per il Paese sono stati invece disastrosi: moltiplicazione degli interventi, nessuna capacità di selezione delle priorità e opere incompiute per l'incertezza delle procedure e nella pianificazione delle risorse disponibili.

La stagione che si apre, però, non è e non poteva essere un semplice ritorno al passato, con una pianificazione rigida degli interventi. Lo stesso Piano generale dei trasporti e della logistica del 2001, a cui spesso l'allegato si richiama, pur offrendo una cornice ampia di interventi e una robusta elaborazione teorica, costituiva però, nei fatti, un catalogo troppo ampio di opere. L'allegato attuale, dedicato alle infrastrutture con il Sistema nazionale integrato dei trasporti, si offre invece come un prodromo del futuro documento di programmazione pluriennale, che, aggiornato di anno in anno, consentirà di avere un quadro certo degli interventi e delle opere, in funzione dell'analisi dei fabbisogni di mobilità, in ragione delle effettive risorse disponibili. Ma il cambio di passo non sarà rappresentato dagli strumenti, pur apprezzabili e - soprattutto - auspicabilmente perfezionabili nella loro pretesa scientificità, ma in una strategia riassumibile in quattro *driver* d'azione: in primo luogo, progettare infrastrutture utili, snelle e condivise; in secondo luogo, promuovere l'integrazione modale e l'intermodalità; in terzo luogo, valorizzare e mettere in sicurezza il patrimonio infrastrutturale esistente; in quarto luogo, infine, perseguire uno sviluppo urbano e metropolitano sostenibile.

Sia chiaro, anche una buona programmazione non è di per sé sufficiente alla risoluzione dei nostri grossi problemi legati alle infrastrutture e agli investimenti, ma se questa programmazione, nella sua flessibilità e nel suo realismo, potesse essere almeno un primo pilastro condiviso per la visione di un Paese finalmente normale e più moderno, forse potremmo dire che siamo in presenza di un salto culturale essenziale per un Paese che ha bisogno di ritrovare, almeno nelle cose da fare, elementi di certezza e di tracciabilità, tanto per il presente, quanto per il futuro.

Insomma, signor Presidente, serve un tentativo serio di mettere al riparo l'azione di futuri Governi dall'incertezza politica che si prospetta, in un settore davvero strategico per lo sviluppo del nostro Paese. *(Applausi dal Gruppo PD)*.