



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

BOZZE NON CORRETTE

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

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

14^a seduta: martedì 1° luglio 2008

Presidenza del presidente GRILLO

I testi contenuti nel presente fascicolo — che anticipa a l'edizione definitiva del Resoconto stenografico — non sono stati rivisti dagli oratori.

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

PRESIDENTE	Pag. 3, 14, 28 e <i>passim</i>
CICOLANI (<i>PdL</i>)	20
FILIPPI Marco (<i>PD</i>)	15
MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 25, 30
MENARDI (<i>PdL</i>)	26
RANUCCI (<i>PD</i>)	24, 25
VIMERCATI (<i>PD</i>)	28

Intervengono il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteoli e i sottosegretari di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Mantovani e Giachino, accompagnati 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 14,30.

PROCEDURE INFORMATIVE

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteoli sulle linee programmatiche del suo Dicastero.

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

Nel ringraziarlo per la sollecitudine con la quale ha risposto al nostro invito, do subito la parola al ministro Matteoli.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, ringrazio anzitutto lei e i colleghi senatori per questa opportunità. È ormai prassi consolidata che, ad ogni nascita di Governo, i responsabili dei Dicasteri si presentino di fronte alle Camere per svolgere la relazione programmatica.

Prima di esporre le linee strategiche del Governo nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti, ritengo opportuno evidenziare i ritardi che sono stati provocati nella precedente legislatura. Si è trattato di una scelta politica, per carità: aveva vinto una coalizione che non voleva alcune infrastrutture e queste sono state bloccate. In verità sono state bloccate per volontà di una parte della coalizione, ma comunque si è verificato sostanzialmente questo: è stata bloccata la realizzazione del terzo valico dei Giovi sul collegamento ferroviario alta velocità Milano-Genova; è stata bloccata la realizzazione dell'asse ferroviario alta velocità Milano-Verona, dell'asse ferroviario Verona-Padova, dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia, dell'asse autostradale Roma-Formia e, naturalmente, del ponte sullo Stretto di Messina. A tutto ciò si deve aggiungere l'asse ferroviario

Torino-Lione, tuttavia con un percorso diverso dagli altri casi, in quanto un osservatorio istituito durante il Governo 2001-2006 (e riconfermato poi dal Governo Prodi) ha portato alle decisioni che sono state lette da tutti nella giornata di ieri.

Questa analisi potrebbe continuare, in quanto vi sono stati molti altri casi di blocco di opere (come, ad esempio, la metropolitana di Bologna o la pedemontana lombarda). Ritengo tuttavia opportuno ribadire che tale blocco, attribuibile ad una scelta politica, aveva a mio avviso un obiettivo, politico anch'esso: distruggere il processo di infrastrutturazione organica del Paese attivato dal Governo Berlusconi dal 2001 al 2006. Questo processo, incisivo e concreto, è stato confermato dal CIPE nel 2006 (durante il Governo Prodi) con una apposita delibera, in cui tra l'altro si precisava che dal luglio 2002 al marzo 2006 (in meno quattro anni) il CIPE aveva approvato progetti del piano decennale delle infrastrutture strategiche, supportato dalla legge obiettivo, per oltre 90 miliardi di euro e che, dal febbraio 2003 al marzo 2006, in soli tre anni, erano state affidate o cantierate opere del piano decennale delle infrastrutture strategiche per oltre 58 miliardi di euro. La gravità di questa stasi, che produrrà seri problemi al processo di riattivazione di tutte le attività infrastrutturali, è dovuta al fatto che nella precedente legislatura è stato accumulato un danno misurabile di oltre 4,3 miliardi di euro, per il solo contenzioso. Ad esso ne va aggiunto un altro: l'aumento dell'inflazione (l'aumento dei costi del ferro e del cemento e l'esplosione del costo del petrolio, proprio in questi ultimi due anni). Naturalmente il blocco, e quindi il ritardo nella realizzazione, ha portato a questi aumenti molto sostanziali.

Certamente non sono qui per aprire una polemica sul blocco delle infrastrutture. Non lo vogliamo fare perché i dati che attestano un simile danno sono tutti leggibili, e quindi oggettivi. Vogliamo invece recuperare il tempo perduto, con un'azione mirata proprio su quei progetti che sono ubicati su corridoi dell'Unione europea e su quei progetti che condizionano la crescita e lo sviluppo del nostro Paese.

Il fondamentalismo del «no» ha detto «no» al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dividendolo, a mio avviso inutilmente, in due Dicasteri distinti. La divisione ha fatto emergere le crisi patologiche di due organismi chiave: le Ferrovie dello Stato e l'ANAS, due organismi che, pur svolgendo missioni precise, strettamente legate all'offerta di trasporto, rispondevano a due distinti Dicasteri. Questa crisi di organicità ha praticamente incrinato la funzionalità dell'offerta di trasporto sia su ferrovia che su strada. Altrettanto è avvenuto nel comparto del trasporto marittimo, dove una serie di iniziative, adottate durante la passata legislatura, sono rimaste semplici dichiarazioni di intenti. Anche in questo caso, le autorità portuali hanno dovuto seguire due distinte impostazioni strategiche: quella del Ministro dei trasporti e quella del Ministro delle infrastrutture. Lo stesso fenomeno si è verificato nel comparto aereo. Il caso Alitalia, il caso Trenitalia, l'emergenza del trasporto pubblico locale sono problemi seri, che abbiamo in qualche modo ereditato.

In questi 23-24 mesi si è cercato, nel migliore dei casi, di sottoscrivere accordi ed impegni con le Regioni. Sebbene siano stati approvati contratti di programma con le Ferrovie e con l'ANAS, non solo non ha preso corpo alcuna nuova opera, ma addirittura in molti casi, per effetto di veti paralizzanti, si sono create le condizioni per un blocco dell'infrastrutturazione organica del Paese.

I provvedimenti legislativi ci sono e costituiscono a mio avviso strumenti efficaci: la legge obiettivo e i decreti legislativi attuativi con la disciplina sulle infrastrutture strategiche; la riforma, realizzata attraverso la Merloni-*quater*, della legge 11 febbraio 1994 n. 109; la legge n. 166 del 2002, recante disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti e, infine, il codice dei contratti pubblici. È intenzione del Governo completare tale cornice normativa perfezionando il codice al fine di allinearli ancora di più agli orientamenti comunitari, sbloccando e perfezionando il regolamento attuativo. Miglioreremo anche la normativa sulla finanza di progetto semplificandola e favorendo la mobilitazione massima del capitale privato verso opere di interesse pubblico.

Su questo punto chiederò al Parlamento di intervenire perché credo si debba lavorare molto sulla semplificazione per snellire le procedure. Al riguardo però vorrei che non vi fossero polemiche. Sono parlamentare da tanti anni e ho notato che tutte le volte che qualcuno parla di snellire le procedure, a prescindere dai governi di centrodestra o di centrosinistra, lo si accusa di voler abolire i controlli. Personalmente non voglio abolire alcun controllo, anzi, se è necessario sono disposto a potenziarli, ma le procedure vanno snellite altrimenti rischiamo di non essere competitivi.

Non dimentichiamo anche che, grazie alla riforma della concessione, operata nel 2002, la finanza di progetto da istituto residuale è arrivata a rappresentare nel 2006 più del 20 per cento del totale dei bandi. Con la semplificazione del *project* contiamo di raddoppiare presto questi risultati.

L'esigenza di infrastrutturazione e l'urgenza di affrontare e risolvere i problemi legati alla realizzazione di un'offerta di trasporto efficiente ed efficace sono motivate da tre fattori che diventano sempre più fattori condizionanti per la crescita e lo sviluppo del Paese.

Il primo di questi fattori è la congestione. L'incidenza della congestione nel sistema logistico costa circa 80 miliardi di euro l'anno in Europa (l'1,8 per cento del valore della produzione industriale, pari a 4.460 miliardi di euro), e circa 19 miliardi di euro l'anno in Italia (2,2 per cento del valore della produzione industriale nazionale, pari a 940 miliardi di euro).

Il secondo fattore è la saturazione, soprattutto su alcuni assi ed in modo particolare sui valichi; saturazione che, purtroppo, non avendo attivato i lavori del valico del Frejus e del Terzo valico dei Giovi, nel 2014 imporrà il cadenzamento, l'attesa e la prenotazione, per il transito dei mezzi di trasporto. A coloro che dubitano di questa crescita ricordo – è un dato che mi ha colpito in modo particolare – che nel 1967 nell'intero arco alpino transitarono 19 milioni di tonnellate di merci. Nel 2006 tale valore ha superato la soglia di 150 milioni di tonnellate. Si è voluto pren-

dere come riferimento il 1967 perché da quella data nel nostro Paese nessun nuovo valico è stato iniziato e le tonnellate di merci sono passate da 19 milioni a 150 milioni.

Terzo fattore è la monomodalità nell'offerta di trasporto. La ferrovia si avvia, in Europa ad un'incidenza del 28 per cento sul globale delle modalità degli anni '70, ad una soglia di poco superiore all'8 per cento. In Italia, sempre nello stesso periodo, tale incidenza è passata purtroppo dal 13 per cento all'8 per cento.

Questa serie di considerazioni ha portato a definire un programma di azioni di governo in grado di riattivare la macchina, di ridare incisività alle azioni, sia a quelle legate all'offerta dei servizi che a quelle legate all'infrastrutturazione dell'offerta ed in grado infine di superare tutte quelle crisi del sistema vicine, in alcuni casi, ad uno stato di irreversibilità. Si è così tentato di produrre un programma temporale di tutte le fasi attuative articolato in sei macro aree di intervento.

La prima di queste macro aree concerne il riassetto del Dicastero e delle società controllate; la seconda, la sicurezza dei lavori pubblici e dei trasporti; in sostanza la difesa della vita; la terza, la dimensione internazionale della mobilità; la quarta, l'offerta di trasporto sempre più coerente alle esigenze degli utenti e del mondo della produzione e del commercio; la quinta, la infrastrutturazione organica del Paese ed il rapporto con il territorio e infine, argomento molto importante, una nuova politica della città e della casa.

Ognuna di queste sei macro aree si articola a sua volta in precisi e dettagliati atti e strumenti operativi. Le sei aree di intervento che intendiamo attuare non solo sono coerenti con le dichiarazioni programmatiche del Presidente del Consiglio, ma costituiscono anche la condizione obbligata per la crescita e lo sviluppo del Paese, un obiettivo che qualora non raggiunto emarginerebbe l'Italia dal contesto comunitario e produrrebbe un blocco non solo nella crescita economica del nostro Paese, ma di una vasta area dell'Unione europea.

Il lavoro che intendiamo portare avanti è motivato da una chiara e convinta sensazione di emergenza, che impone tempi e costi certi e soprattutto massima trasparenza. Il Dicastero unico delle infrastrutture e dei trasporti non è a mio avviso un nominalismo o una semplice ottimizzazione della riorganizzazione della pubblica amministrazione, bensì una chiara testimonianza della risposta dello Stato volta a rendere l'offerta infrastrutturale funzionale alle esigenze della domanda di trasporto.

Alla luce di queste considerazioni, l'allegato Programma Infrastrutture Strategiche al Documento di programmazione economico-finanziaria, che vi accingete ad esaminare, assume una caratterizzazione particolare. Essendo infatti all'inizio di una nuova legislatura, il Documento non tiene conto dello stato di avanzamento delle attività e dei lavori del piano decennale delle infrastrutture strategiche, ma indica le linee programmatiche del prossimo quinquennio e al tempo stesso espone ogni azione, ogni impostazione strategica che il Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti intende attuare.

Tornando alle sei macro aree di intervento, le azioni che intendiamo portare avanti a livello normativo, amministrativo e tecnico-progettuale trovano i seguenti comuni denominatori, che oltre a caratterizzare l'intero nostro mandato costituiscono, sin da ora, i punti prioritari di intervento. Il primo è continuare il processo di infrastrutturazione organica del Paese. Diverse volte, in queste poche settimane di Governo, ci è stato chiesto quali sono le priorità. Nostro obiettivo è elencarle in modo chiaro e soprattutto realizzarle il più velocemente possibile, e pensiamo che questo sia l'auspicio non di una parte del Paese ma di tutta la nazione. Questa priorità strategica dovrà necessariamente essere supportata dal rilancio procedurale e finanziario della legge obiettivo, un'azione che, come detto in precedenza, dovrà necessariamente sbloccare ed accelerare l'attuazione, tra gli altri, dei seguenti interventi. Trascuro ancora una volta la Torino-Lione, che è una delle priorità, il percorso che abbiamo incanalato è stato un percorso serio, che ha cominciato a dare qualche risultato, ma voglio elencare il terzo valico dei Giovi, sul collegamento alta velocità Milano-Genova e una delle priorità, l'asse ferroviario alta velocità Milano-Verona, l'asse ferroviario Verona-Padova, l'asse autostradale Brescia-Bergamo-Milano (la Br.Be.Mi) e della tangenziale Est di Milano (T.E.M.), l'asse autostradale Cecina-Civitavecchia, la Roma-Formia, la Salerno-Reggio Calabria, che a volte in queste settimane mi è capitato di non elencare nelle priorità perché i lavori stanno procedendo, ma ho ritenuto opportuno citarla, altrimenti sorge la polemica che non la si elenchi perché non la si vuole più realizzare, ma fortunatamente, i lavori sono in atto; infine, naturalmente per una scelta che questo Governo e questa coalizione hanno fatto in campagna elettorale e che ha confermato subito dopo, il ponte sullo Stretto di Messina.

Questo approccio sarà supportato da un piano fonti e impieghi attraverso il quale, tenuto conto della limitatezza delle risorse pubbliche disponibili, dovranno emergere tutte le possibili fonti di finanziamento, tutte le possibili forme di affidamento delle opere, come il *project financing* o il partenariato pubblico-privato, forme tutte capaci di attrarre capitali privati, forme tutte in grado di utilizzare al meglio i vari fondi comunitari (POR, POE, eccetera).

Questo non riguarda solo l'Italia, colleghi, ma tutti i Paesi del mondo, sicuramente tutti i Paesi europei, se escludiamo la Cina: le infrastrutture non si realizzeranno se si pensa di realizzarle ricorrendo solo alle casse dei Governi, perché non c'è un Governo in Europa in condizione di fare questo; lo si fa se si è capaci di attivare i privati attraverso vari meccanismi. Quindi continuare il processo di infrastrutturazione organica del Paese significa anche assumere precisi impegni su quattro fattori operativi: la qualità dei progetti, la disponibilità finanziaria, la qualità degli appalti, la certezza dei tempi (è naturale che i privati che sono stati contattati ci chiedano tempi e regole certe) aggiungo poi naturalmente la coerenza con le direttive comunitarie, un obbligo di cui dobbiamo tenere conto.

Sulla qualità dei progetti, devo ricordare senza dubbio che in sette anni di attività della legge obiettivo abbiamo fatto passi in avanti sostan-

ziali: nel 2002 disponevamo di appena il 10 per cento dei progetti di massima, più che progetti di massima erano studi di fattibilità oggi disponiamo di oltre il 70 per cento di progetti delle opere programmate, ma penso che si debba fare ancora molto per evitare che la carenza progettuale si trasformi poi in causa determinante dell'esplosione dei costi o del contenzioso.

Sulla disponibilità finanziaria, non dobbiamo dimenticare che nel 2002, quando avviammo il piano decennale delle infrastrutture strategiche, stimato all'epoca in 125,8 miliardi di euro, nessuno pensava che saremmo riusciti in soli quattro anni ad affidare e/o cantierare opere per 58 miliardi di euro. Oggi dobbiamo, dopo due anni di blocco del processo di infrastrutturazione, ritrovare le stesse condizioni, la stessa carica ed identificare gli itinerari economici e finanziari adeguati. Già mi sono mosso in tal senso e ritengo che lo strumento del partenariato pubblico-privato sarà essenziale per garantire le risorse adeguate. È utile ricordare, però, che il partenariato pubblico-privato e il *project financing* non decollano solo con le risorse private, ma hanno bisogno, il più delle volte, di un lievito certo: della componente pubblica. Queste difficoltà dobbiamo oggi superarle ed in tale sfida i prossimi cinque anni saranno quelli più determinanti, quelli in cui sarà necessario garantire un adeguato volano di risorse, quelli in cui si avrà modo di verificare la validità di alcuni strumenti normativi.

Il terzo punto è quello sulla qualità degli appalti: ritengo opportuno ribadire la massima attenzione sulla correttezza delle procedure e soprattutto sulla capacità di contenere i tempi che intercorrono tra la prequalifica, l'aggiudicazione delle opere, la consegna dei lavori: questi tre momenti spesso, come ha dimostrato l'ANCE, sono talmente dilatati da annullare l'incisività e l'efficacia dell'intervento e spesso sono causa di conflittualità tra stazione appaltante ed impresa aggiudicataria.

Sulla certezza dei tempi, sono molto preoccupato perché questo è senza dubbio un elemento da monitorare attentamente; le fasi realizzative, nella maggior parte dei casi, si sono rivelate completamente diverse dai programmi previsti negli atti contrattuali, dobbiamo quindi invocare strumenti più vincolanti per evitare il mancato rispetto delle scadenze contrattuali.

Sulla coerenza con le direttive comunitarie, è mia intenzione effettuare un'attenta rilettura delle norme che regolano oggi l'istituto della concessione per evitare che in futuro si ripetano momenti di attrito con la Commissione europea.

L'altro punto è quello sulla sicurezza nei lavori pubblici; avrei potuto non affrontare questo capitolo, ma alla luce di quello che è accaduto in queste ultime settimane e in questi ultimi tempi, la sicurezza dei cantieri è un argomento che non possiamo assolutamente trascurare, né noi come rappresentanti dell'Esecutivo né voi come rappresentanti del Parlamento. La sicurezza dei cantieri è a mio avviso legata alla capacità ed alla qualità imprenditoriale delle imprese di costruzione. Occorre quindi evitare di affrontare la preoccupante tematica legata alla sicurezza dei cantieri solo ri-

correndo a norme restrittive o penali a valle di infortuni gravi: se c'è un infortunio grave, magari letale, si prende un provvedimento fortemente restrittivo, ma a mio avviso non è così che si può risolvere il problema. Occorre invece definire una volta per tutte un meccanismo di selezione delle imprese che impedisca l'ingresso a quelle meno competitive e che agevoli viceversa la crescita industriale di quelle migliori. La pubblica amministrazione, per superare questa patologia, che nel nostro Paese rischia di diventare irreversibile, si dovrebbe dotare di un sistema di *rating* delle imprese gestite da società specializzate. In realtà, si dovrebbe subordinare l'ingresso di nuove imprese, nel settore delle costruzioni, ad una sorta di *test* che vagli la capacità di gestire la sicurezza del cantiere e la prevenzione degli infortuni. Le morti bianche hanno nuovamente portato ad evidenziare il problema della sicurezza dei cantieri; ridurre la frequenza degli incidenti è certamente un valore di assoluto rilievo, come più volte indicato anche dal Capo dello Stato. È nostro dovere operare affinché il lavoro nei cantieri sia trasparente, legale e protetto da precise norme sulla sicurezza realmente applicate; è importante legare insieme la preoccupazione per la sicurezza con quella per la lotta al lavoro nero, perché è proprio il lavoro nero quello più esposto al rischio di incidenti.

Un altro punto che avevo elencato è quello del sostegno alla famiglia e ai giovani. La famiglia è al centro del nostro programma e per sostenerlo il Governo, nel settore di mia competenza, dovrà necessariamente attuare nuove, più incisive politiche abitative, consentendo in tal modo ai giovani di diventare attori ed artefici del loro futuro. In proposito, si intende dare attuazione ad un piano casa organico, strettamente integrato con lo sviluppo funzionale delle città; il piano in realtà sarà rivolto all'incremento del patrimonio immobiliare ad uso abitativo attraverso l'offerta di alloggi di edilizia residenziale da realizzare nel rispetto dei criteri di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni inquinanti, con il coinvolgimento di capitali pubblici e privati destinati prioritariamente all'accesso alla prima casa per le seguenti categorie sociali svantaggiate nell'accesso al libero mercato degli alloggi di locazione. Mi riferisco ai nuclei familiari e alle giovani coppie a basso reddito, agli anziani in condizioni sociali o economiche svantaggiate, agli studenti fuori sede, ai soggetti sottoposti a procedure esecutive di rilascio, agli immigrati regolari.

Il piano, inoltre, avrà ad oggetto la realizzazione di misure di recupero del patrimonio abitativo esistente o di costruzione di nuovi alloggi e sarà articolato sulla base di criteri oggettivi, che tengano conto dell'effettivo disagio abitativo presente nelle diverse realtà territoriali. È prevista, a tal fine, una serie di interventi quali la costituzione di fondi immobiliari destinati alla valorizzazione e all'incremento dell'offerta abitativa; le agevolazioni in favore di cooperative edilizie e la realizzazione di programmi integrati di promozione dell'edilizia sociale.

Il piano sarà realizzato con le modalità previste dalla legge obiettivo per le opere strategiche e per gli interventi integrati di valorizzazione del contesto urbano e dei servizi metropolitani, con interventi di finanza di progetto.

In relazione poi al quarto punto da me poc'anzi indicato, si tratta di dare efficienza ed efficacia all'offerta dei servizi di trasporto, avendo sempre come comuni denominatori i tre indicatori con cui ho voluto denunciare all'inizio la grave emergenza del comparto trasporto nel nostro Paese. Ritengo essenziale, dunque, indicare i temi e i provvedimenti su cui in queste prime settimane di Governo sarà necessario confrontarsi e misurarsi, al fine di produrre azioni e scelte strategiche congeniali con le esigenze della domanda di trasporto dei cittadini. In tale logica prendo corpo alcune fondamentali azioni.

Mi riferisco, innanzitutto, alla riforma organica del trasporto pubblico locale. Chi gestisce un'offerta di servizi di trasporto è portatore di un'intelligenza gestionale. Se siamo convinti di ciò, non dobbiamo più avere paura delle liberalizzazioni del trasporto pubblico: dobbiamo invece avere il coraggio di redigere bandi di gara in cui siano indicati con chiarezza soltanto i paletti che si intendono porre al possibile soggetto concessionario, portatore di intelligenze gestionali. Tale volontà di liberalizzare concretamente il trasporto pubblico richiede un pacchetto di provvedimenti in grado di garantire la certezza e la sistematicità dei servizi offerti, la chiara ed incontestabile responsabilità di chi eroga servizi, la qualità e l'efficienza dei servizi stessi, quest'ultima ottenuta attraverso forme capillari di controllo da parte del concedente.

Quanto poi al potenziamento delle autostrade del mare, l'esigenza di trovare vie alternative al trasporto su gomma è diventata una priorità e da alcuni anni si punta ormai sull'intermodalità e sul trasporto combinato strada-mare. Lo sviluppo delle autostrade del mare consente, infatti, non solo una considerevole decongestione delle strade, ma anche il conseguimento di ulteriori benefici effettivi sulle esternalità prodotte dal traffico, tra cui la prevenzione degli incidenti e la riduzione dell'inquinamento ambientale.

Le autostrade del mare sono passate da interessante *slogan* mediatico a progetto concreto durante il quinquennio 2001-2006, quando il traffico dei TIR sottratto alla strada è aumentato dal 2 al 4,5 per cento del traffico complessivo, per un totale di 1.500.000 di autotreni tolti dalle strade ogni anno. Ciò nonostante, le linee di trasporto via mare soffrono di un fattore di riempimento inferiore al 50 per cento, salvo che nelle punte stagionali e settimanali. È necessario, quindi, un maggiore impegno economico ed una contestuale e capillare campagna informativa volta a sensibilizzare gli autotrasportatori ad optare per l'utilizzo dei mezzi di trasporto marittimi.

Al riguardo, proprio ieri a Milano, nel corso di un convegno organizzato dalla camera di commercio, abbiamo affrontato anche il problema delle autostrade del mare, alla presenza dei Ministri dell'area del Mediterraneo, perché il potenziamento delle stesse non deve realizzarsi soltanto nell'ambito del territorio nazionale, ma anche attraverso collegamenti con i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

Quanto al tema del sostegno alla portualità, in tanti anni che faccio il parlamentare – forse sarà anche per le mie origini livornesi, perchè sono nato sul mare – ho sempre avuto l'impressione che i porti non siano og-

getto di una sufficiente attenzione da parte di chi fa politica, sia di destra che di sinistra. In un Paese come l'Italia, che possiede oltre 8.000 chilometri di coste, mi pare che i porti siano considerati un qualcosa che ci siamo ritrovati, ma a cui non dedicare troppa attenzione. Personalmente non la penso in questo modo.

Il sostegno alla portualità per un Paese come il nostro è indispensabile: i corridoi delle nuove reti TEN (*Trans-European Network*) hanno consentito un approccio organico al tema dei valichi e delle autostrade del mare, così come il lavoro portato avanti dal Commissario europeo Loyola De Palacio con il progetto «Euromediterraneo», ha reso possibile un nuovo approccio al sistema portuale del bacino del Mediterraneo.

Occorre quindi definire con forza un quadro di interventi che consenta un'organica funzionalità tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sovranazionale. I nostri porti, infatti, non riescono ancora ad integrare in modo ottimale con le reti ferroviaria e stradale. È possibile avere un porto senza un collegamento ferroviario efficiente? Purtroppo in Italia accade.

È necessario pertanto assumere determinazioni più decisive per il rilancio della portualità nazionale intervenendo, se occorre, anche sul quadro normativo, al fine di perseguire quattro fondamentali obiettivi sui quali gradirei, in modo particolare, un confronto con i membri della Commissione.

Innanzitutto bisogna introdurre necessari elementi di semplificazione delle procedure, in particolare in quelle concernenti l'approvazione dei piani regolatori e delle loro varianti, per fare in modo che la realizzazione delle opere venga resa più sollecita e più certa nei tempi: ci sono porti in cui passano cinque o sei anni senza che si faccia nulla, perchè manca un piano regolatore che, nonostante il succedersi di Governi di colori diversi, non viene definito.

In secondo luogo, occorre portare a compimento l'*iter* di adozione del decreto sui dragaggi ed esaminare eventuali e ulteriori iniziative, così da coniugare il necessario rispetto delle norme ambientali con le esigenze di approfondimento. Quando ero Ministro dell'ambiente ho personalmente firmato provvedimenti volti alla realizzazione di dragaggi che oggi, al mio ritorno al Governo in un altro Dicastero, dopo più di due anni, non sono stati ancora realizzati. Non intendo certo soffermarmi sulle navi giramondo, che sono pochissime in Italia, ma ci sono navi che non possono entrare in alcuni porti perchè non c'è un fondale adeguato.

In terzo luogo, è necessario fare in modo che la portualità si organizzi più marcatamente verso un modello di sistema. È mai possibile che le autorità portuali finiscano per farsi la guerra tra di loro, anziché fare sistema? Vorrei precisare al riguardo che è mia intenzione mantenere in vita le autorità portuali (lo dico perché in questi giorni è stato scritto di tutto), ma esse devono fare sistema, e non arrivare invece a farsi la guerra per assicurarsi tonnellaggi di merci, finendo così poi per rimetterci tutti. Le autorità portuali sono chiamate, dunque, a fare sistema per evitare la concorrenza tra porti, a fare massa critica nei confronti della concorrenza

esterna e a valorizzare le specializzazioni delle varie realtà portuali, conseguendo, nel frattempo, una razionalizzazione ed un'ottimizzazione delle risorse da destinare al settore. Occorre poi completare adeguatamente il processo di autonomia finanziaria delle autorità portuali, accrescendo nel contempo il controllo dell'amministrazione centrale sulle principali decisioni dell'autorità.

La legge n. 84 del 1994 (che, lo confesso, non ho mai amato e che da parlamentare ho sempre avversato) fu approvata l'ultimo giorno della legislatura, tra l'altro con un *escamotage* spurio. La filosofia del provvedimento non era sbagliata perché si incentrava tutta sull'autonomia finanziaria; ad essa, però, non si è arrivati, per cui evidentemente la legge non ha funzionato. Uno dei primi atti del Parlamento, all'inizio della legislatura successiva, fu quello di modificarla, e, di modifiche, la legge n. 84 ne ha subite tante in questi anni. Personalmente, credo che sia arrivato il momento di riscriverla: lo farà il Governo, portando un provvedimento all'attenzione del Parlamento? Non mi interessa chi lo farà; quello che mi interessa è che si arrivi ad una legge cornice nuova, chiara, che ci metta in condizione di raggiungere quegli obiettivi per i quali si era voluto varare la legge n. 84 del 1994.

Proseguendo, per quanto riguarda il completamento della riforma del settore aereo, il progetto «Galileo» cambierà l'intero assetto, l'intero sistema di assistenza al volo. L'ENAV quindi potrà traguardare in tempi certi due distinti obiettivi: l'adeguamento tecnologico sempre più spinto degli impianti; la riorganizzazione e la nuova formazione di risorse umane. Stamani ho incontrato il Sottosegretario tedesco e abbiamo parlato a lungo del progetto «Galileo». Certamente vi è un'attesa da parte dell'Europa; c'è un problema con la Spagna, che da un centro passivo vuol passare ad un centro attivo creando aumenti di costi, ma a parte questo ci siamo trovati in perfetta sintonia; spero nelle prossime settimane, in occasione del Consiglio europeo dei Ministri del settore, di trovare anche qui un accordo per procedere celermente.

La legge n. 265 del 2004, di conversione del decreto-legge n. 237 del 2004, ha attribuito all'ENAC in qualità di autorità di vigilanza le funzioni di regolamentazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio di licenze anche per quanto attiene l'assistenza al volo, lasciando ad ENAV spa la funzione di fornitore del servizio. Si è ottemperato così alla richiesta comunitaria di separare l'attività di vigilanza dalla fornitura di servizi. La costruzione dell'autorità per l'aviazione civile non è però un punto di arrivo: dobbiamo farne un ideale punto di partenza per l'ulteriore adeguamento dell'assetto giuridico del trasporto aereo, per la designazione degli aeroporti d'interesse nazionale, per l'esercizio sempre più efficace delle funzioni di regolazione, controllo e indirizzo. Infatti, il trasporto aereo nel prossimo quinquennio subirà delle evoluzioni strutturali sostanziali: il rapporto con l'area orientale del pianeta (cioè con la Cina), la rilettura sostanziale della logica degli *hub*, il rilancio del sistema cargo, la nuova tipologia di aeromobili, sono tutte evoluzioni che devono trovare nel-

l'ENAC un organismo sempre più pronto a rispondere a questa fisiologica crescita su scala mondiale del trasporto aereo.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, occorre incentivare l'educazione. In questi giorni sono stati resi noti alcuni dati sulla sicurezza stradale e, tra l'altro, è emerso che la patente a punti, che all'inizio ha prodotto risultati encomiabili, oggi quei risultati non li raggiunge più perché il cittadino evidentemente con il passare del tempo si spaventa meno e dunque bisogna inventare qualche altro strumento, bisogna essere innovativi anche su questo versante. Tuttavia, credo che il problema della sicurezza stradale abbia un'origine fundamentalmente di carattere culturale. Quindi, occorre incentivare l'educazione alla guida attraverso l'inserimento tra le discipline dell'insegnamento nelle scuole elementari (anche alle scuole medie e superiori, ma partendo dalle elementari, insisto molto su questo) quella relativa all'educazione stradale. Nel periodo 2001-2006 era stato già proposto qualcosa, ma non furono trovate risorse sufficienti, per cui oggi bisogna ripensare anche a questo aspetto.

Per quanto riguarda lo sviluppo dell'intermodalità e della logistica, i fenomeni più significativi che denunciano la singolarità del momento possono essere così sintetizzati. Il costo del trasporto, rimasto poco influente sui mercati della logistica nei primi due anni di aumento del costo del petrolio (passato dal 2004 al 2006 da 18 dollari a 70 dollari al barile) è diventato oggi (essendosi superati, per il petrolio, i 130 dollari al barile) un fattore determinante nella gestione di varie filiere logistiche. Oggi vi è, dunque, una certa preoccupazione. L'Europa non si muove, o si muove poco; a mio avviso bisogna trovare una soluzione a livello europeo e non Paese per Paese; anche su questo vedremo di attivarci nel contesto europeo.

Per quanto attiene al mutamento di alcune logiche nella costruzione di itinerari complessi, il trasporto marittimo diventa sempre più una modalità di trasporto vincente anche per distanze non rilevanti, un'alternativa alla strada anche in segmenti corti. L'incidenza sul totale del trasporto merci tramite ferrovia in Europa è passata, in soli vent'anni, dal 26 all'8 per cento. Questo calo drammatico è legato sia alla crisi dell'offerta sia al cambiamento sostanziale delle filiere merceologiche. Questa serie di evoluzioni e di cambiamenti è strutturale: il mondo dei trasporti e della logistica deve prendere coscienza di tale rivoluzione copernicana e non rimanere inerte nella convinzione che simili fenomeni siano solo congiunturali. È urgente, quindi, identificare procedure e progetti che siano in grado di fluidificare la distribuzione delle merci nelle grandi aree urbane; simulare in anticipo l'utilizzo congiunto del sistema «Galileo» e del VTS per verificare forme di contenimento del carico a vuoto; simulare fin da ora possibili cadenzamenti imposti da momenti di saturazione lungo alcuni corridoi con elevata domanda di trasporto.

Infine, occorre avviare un riassetto funzionale di Ferrovie dello Stato e ANAS. Sarebbe pura utopia dare consistenza operativa agli obiettivi ed alle finalità prima elencati senza rendere più efficace e più incisiva l'azione di due organismi chiave che oggi caratterizzano la progettazione,

la costruzione e la gestione dell'offerta di trasporto del Paese: mi riferisco al gruppo Ferrovie dello Stato e all'ANAS. Insieme al Ministero dell'economia e delle finanze, azionista di tali società, produrremo nel breve periodo una serie di proposte mirate al superamento di quei vincoli di natura procedurale, finanziaria e gestionale che hanno spesso reso poco chiaro il rapporto tra tali società ed il Governo, tra tali società e gli organi locali.

Avviandomi alla conclusione, il quadro programmatico che ho esposto richiede un volano di risorse in conto capitale per il biennio 2009-2010 di circa 15 miliardi; un volano di risorse pubbliche che rappresenta solo una parte, pari a circa il 30 per cento, dell'intero volano finanziario che si genera attraverso il coinvolgimento di capitali privati, attraverso cioè il ricorso allo strumento del partenariato pubblico-privato.

Tale quadro programmatico richiede anche una rivisitazione sostanziale di normative esistenti e la redazione di ulteriori provvedimenti che siano in grado di rispondere in modo mirato e funzionale alla gestione di emergenze, di anomalie e di evoluzioni dell'assetto infrastrutturale e trasportistico del Paese e dell'Unione europea; una serie di impegni, un'ipotesi programmatica che vorrò portare avanti, collaborando sistematicamente con questa Commissione; un'ipotesi programmatica che riceverà tutti i contributi che verranno prodotti da questo consesso.

L'aver anticipato alla seconda decade di giugno, in un certo senso, la manovra finanziaria e l'aver dato all'impostazione finanziaria un respiro triennale, oltre a rappresentare un metodo innovativo rispetto al passato, dimostra la volontà del Governo di rispondere in modo adeguato alle emergenze che il Paese vive in questo momento. La nuova manovra programmatica impone infatti, proprio per l'offerta di trasporto, un'azione immediata non procrastinabile.

Chiedo scusa se mi sono dilungato. La mia è una storia di parlamentare ed io ho grande rispetto del Parlamento. Mi è sembrato pertanto opportuno, essendo a capo di un Ministero molto grande, affrontare tutti i problemi inerenti al mio Dicastero. Nel prosieguo della legislatura avremo modo di confrontarci spesso sulle cose che ho detto. È ovvio che da parte della maggioranza vi è l'obbligo di rispettare gli impegni presi e da parte dell'opposizione, nella logica delle cose, c'è l'obbligo di accendere i fari per vedere se le cose elencate verranno realizzate o meno.

Conosco bene le regole parlamentari e, per quanto riguarda le infrastrutture, credo che tra maggioranza e opposizione ci siano molte questioni che possono essere affrontate insieme nell'interesse generale del Paese; esse non hanno infatti colore politico, ma sono necessarie per far crescere e sviluppare il Paese e per creare occupazione in Italia.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Matteoli per l'ampia, articolata e, a mio giudizio, puntuale relazione, di cui gli diamo atto. Credo che il tempo sia stato impiegato bene perché, come ha detto il Ministro a conclusione del suo intervento, il suo Dicastero è talmente vasto da rendere necessaria una precisa relazione al riguardo. Ritenendo pertanto di interpretare l'opinione dell'intera Commissione, voglio ringraziare il Ministro

per la sua disponibilità e per l'intenzione di costruire con la nostra Commissione un rapporto aperto, positivo e costruttivo, nella consapevolezza (dovuta alla sua lunga militanza parlamentare) dell'importanza del ruolo del Parlamento.

Vorrei poi ringraziare il Ministro anche per un altro motivo (fino ad ora non vi è stato modo di farlo e me ne assumo la responsabilità): mi riferisco all'apprezzabile conclusione, nella scorsa settimana, della vicenda del blocco dei TIR, che rischiava di creare un danno non indifferente all'economia del nostro Paese. Qualcuno ha eccepito sui costi di questo accordo; io credo che la valutazione complessiva debba essere estremamente positiva, in quanto una categoria importante e strategica del nostro Paese è stata messa in condizione di riprendere il cammino e quindi di muoversi nell'interesse dell'economia complessiva del Paese.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, ringrazio anzitutto il Ministro per la sua presenza. È la prima volta che egli viene in Commissione e le parole che ha detto a conclusione del suo intervento confortano il nostro auspicio di un frequente confronto.

Noi siamo conterranei, lei lo sa, signor Ministro; i toscani sono usi parlar schietto e io proverò a farlo. Le dico subito che lei gode di una particolare condizione di favore. Lei è un Ministro di peso, nel senso che è sempre stato presente nei Governi Berlusconi e adesso è alla guida di un Dicastero tornato ad essere particolarmente importante. Questa è una precondizione di non poco conto, a mio avviso. Le sono peraltro riconosciute doti di particolare abilità, ma anche di sensibilità politica, alle quali voglio aggiungere un pragmatismo ispirato al buon senso che non guasta nel lavoro a cui lei si deve accingere.

Ho avuto modo di apprezzarla anche ieri sera e devo dirle che sono stati più i punti di sintonia che quelli di differenza o di distanza. Questo vale per ieri, non per oggi; quantomeno non vale per l'apertura del suo intervento odierno, che mi è sembrata in qualche modo – non vorrei sembrare polemico – poco felice. Qui infatti la melodia finisce, anche perché noi riteniamo che le infrastrutture e i trasporti debbano essere terreno di esercizio, anche privilegiato, di condivisione dell'interesse generale e, se possibile, delle priorità.

Non ho apprezzato la sua apertura, perché credo – questa è la mia sensazione – che i suoi più temibili avversari non siedano qui in Commissione (neanche tra i banchi dell'opposizione), ma si trovino all'interno della sua compagine di Governo, signor Ministro. Non voglio spingermi fin dentro il suo Dicastero, segnalandole l'ingegner Castelli, oggi Sottosegretario. L'ho ascoltato recentemente, in più di un'iniziativa e in più di un convegno, ed ho avuto la sensazione che egli ritenga che l'Italia si limiti alla Pianura padana. Forse sarebbe il caso che lei gli spiegasse bene che una prospettiva di crescita del Paese, anche della Padania, è rappresentata dalla possibilità e dalla capacità di portare nella Val padana le merci che sono sbarcate nei nostri moli prima di quelle che sono sbarcate nei porti del Nord.

Ma più che a lui, mi riferisco in particolar modo all'esponente forse più creativo del suo Governo: a quel Tremonti che in un sol tocco le ha tolto i 2,5-3 miliardi di euro che noi avevamo appostato nel settore. Ovviamente mi riferisco ai provvedimenti di copertura delle misure che riguardano l'ICI e la detassazione degli straordinari, oltre che alla questione Alitalia (anche se quest'ultima ovviamente fa parte del settore); nella maggior parte dei casi, tra l'altro, risorse per investimenti sono state trasformate in risorse per la spesa corrente. Non mi sembra francamente che si sia trattato, da questo punto di vista, di un gran capolavoro.

Lei converrà comunque che ben altra è la situazione che avete ricevuto rispetto a quella che noi ereditammo due anni fa. Lei sicuramente ricorderà (come lo ricordiamo noi) che nel decreto fiscale di luglio dovvemmo recuperare in fretta e furia 2 miliardi per non far chiudere i cantieri dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato, proprio perché l'esponente di cui sopra, Tremonti, come abbiamo appurato nelle indagini e nelle attività di approfondimento e conoscitive che questa Commissione ha successivamente svolto, nell'ultima finanziaria aveva tolto uno zero ai trasferimenti dovuti dallo Stato a RFI (Rete ferroviaria italiana).

Vorrei segnalare, fra l'altro, che io ebbi modo anche di manifestare il mio disappunto nei confronti del Governo Prodi per avere ripianato il buco senza praticamente nemmeno dirlo. Se si fossero fermati i cantieri – lo dico per provocazione – probabilmente l'Italia se ne sarebbe accorta. Credo che invece oggi lei abbia ricevuto in dote progetti e soldi dal tanto (e forse mai a sufficienza) bistrattato Governo Prodi. Mi riferisco al piano ANAS 2007-2011, già approvato dal CIPE e dal Parlamento e concertato con le Regioni (interamente finanziato per il 2008 e credo, almeno in parte, anche per il 2009), e al piano degli investimenti di RFI, approvato e chiuso con il CIPE per interventi sulla rete sia convenzionale che dell'alta velocità/alta capacità.

In ogni caso, poiché ritengo che non siamo qui per tenere una lezione, ma per dare avvio ad un'interlocuzione, la prima domanda che vorrei rivolgerle è la seguente: lei intende mantenere o cambiare quanto previsto da quei piani? Credo che la possibilità di cambiare sia assolutamente una sua prerogativa, ma credo anche che saperlo sia un nostro diritto.

Per quanto riguarda la legge obiettivo, bisogna riconoscere che essa ha fallito; ormai tutta la pubblicistica in materia lo riconosce. Ha fallito sia sul piano della selezione delle priorità che sul piano della riduzione dei tempi di autorizzazione e di realizzazione. Sia chiaro, però, che a noi non interessa far polemica dietrologica; assolutamente no, anche perché credo che non interessi a nessuno sapere quali risultati ha prodotto la legge obiettivo; o, meglio, non interessa sostanzialmente al Paese. Noi ci aspettiamo però che almeno l'esperienza porti giovamento, nell'interesse del Paese, in termini di selezione delle priorità. Per capirsi: si tratta di mettere i numeri alle opere. Da questo punto di vista lei ci ha anticipato che qualcosa nel Documento di programmazione economico-finanziaria è contenuto, soprattutto nell'allegato Programma Infrastrutture Strategiche. Sottolineo però che nell'allegato al DPEF ciò che colpisce è soprattutto

quello che non c'è. Mi riferisco ad una riduzione netta di 12 miliardi di euro nelle risorse previste in conto capitale da qui al 2011.

Trovare quindi le risorse, non solo quelle che avete tolto ma quelle necessarie, che sono assai di più di quelle pubbliche reperibili, è oggettivamente un'impresa che non saremo in condizioni di realizzare. Forse poi, pensandoci bene, non sarebbe nemmeno giusto pensare di compensare il fabbisogno con le risorse pubbliche. Siamo infatti assolutamente convinti che sia necessario il concorso delle risorse dei privati che si ottengono – come lei ha detto ripetutamente nel corso di iniziative pubbliche che ho molto apprezzato – con regole chiare e tempi certi; aggiungo anche con un sistema trasparente, concorrente e possibilmente congruo.

Da questo punto di vista credo che la nostra Commissione potrà darle un contributo e su questo tema il Presidente tornerà senz'altro in relazione alla proposta di avviare un'indagine conoscitiva sul sistema delle concessioni nei settori dei trasporti e dei lavori pubblici. Credo si tratti di un aiuto che forniremo soprattutto nell'interesse del Paese.

Quanto alla legge obiettivo, nonostante le nostre critiche, che restano ferme e che non abbiamo modificato (riconosco che al riguardo c'erano posizioni differenti all'interno della nostra coalizione), comunque sarete voi chiamati a riscriverla. Mi auguro che lo facciate con le modalità che abbiamo definito insieme: regole chiare, tempi certi, trasparenza, concorrenza, congruità dell'apporto del capitale privato.

Signor Ministro, sulle infrastrutture, a parte le regole e gli strumenti, oggettivamente non vi è molto altro da inventare. Sostanzialmente tutto è già stato scritto per cui si tratta soltanto di selezionare e scegliere. Ritengo che lei si trovi nella privilegiata condizione di determinare davvero un ottimo avvio di legislatura, anche iniziando a togliere il fiocco a quei doni che noi, per nostro demerito, le abbiamo lasciato. Mi riferisco ai dragaggi dei porti, da lei accennati, sui quali sostanzialmente ci siamo adoperati come maggioranza con la stessa Commissione.

La invitiamo a sciogliere il fiocco anche sulla regolamentazione dei servizi tecnico-nautici, dove il lavoro fatto dal Ministero nel corso di questi due anni ha visto un buon livello di concertazione con le parti che hanno chiesto e continuano a chiedere di accelerare gli interventi. Penso soprattutto alla Tirrenica, di fatto interamente autofinanziata e a costo zero per l'erario. Da questo punto di vista però, mi permetta una domanda: intende confermare il lotto «zero», vale a dire l'asse di penetrazione al porto di Livorno, rispetto al piano di finanziamento Bargone, o intende cassarlo dal progetto della Tirrenica? Se è possibile su questo punto gradirei una risposta, anche *en passant*, in quanto ho notato uno scostamento di 400 milioni di euro rispetto al piano finanziario nelle stime da lei rappresentate, che tra l'altro corrisponderebbe proprio alla stima del lotto «zero». Si tratta di una curiosità di non poco conto.

Mi consenta ora di non usarle il riguardo dovuto, ma da livornese desidero parlarle in modo schietto. Ho la sensazione che nonostante le sue belle parole di oggi sulla portualità ed anche il bel gesto di ieri sera a Firenze – voglio tornare a sottolinearlo perché credo abbia dato davvero una

lezione di politica – rimanga in lei una sorta di riflesso condizionato, di istinto ideologico, quasi una forma di orticaria quando si tratta del porto di Livorno, lo dico a preventiva smentita. Il pensiero, infatti, corre veloce al commissariamento – durato tre anni, anche se non per colpa sua dal momento che tutti abbiamo messo del nostro – che non ha rappresentato certo un modello di gestione e di buon governo.

Un ultimo accenno alla riforma dell'ordinamento portuale, che ha per oggetto la revisione della legge n. 84 del 1994. La nostra posizione è nota. Siamo convinti che la legge abbia bisogno di un'ordinaria manutenzione. Si tratta di una legge che nella sostanza ha ben funzionato ed è stata modificata almeno una decina di volte. Il fatto che sia stata revisionata non è la conferma che non ha funzionato ma semplicemente che ha trovato assestamenti e aggiustamenti progressivi. Per noi le modifiche sono costituite dalla necessità di una classificazione dei porti, inquadrata nella riforma del Titolo V, in ragione della necessità di creare un sistema portuale capace di superare una situazione puntiforme, come lei stesso ha sostenuto; quindi occorre assicurare un ruolo più spiccato alle Regioni, soprattutto per i porti minori dove oggettivamente il livello del collegamento infrastrutturale tra porto e retroporto, nella dimensione che lei indicava, è assolutamente indispensabile.

Chiediamo quindi una revisione della *governance* e in proposito il presidente Grillo può fare scuola. È necessaria una revisione dei regimi giuridici. Un regime pubblico che sostanzialmente interferisce con dinamiche economiche private ha dato luogo negli anni ad elementi di non banale complessità e delicatezza.

Penso anche al tema delle concessioni dove, più che in altre situazioni, c'è la necessità di distinguere tra concessioni di servizio, di regolamentazione dell'attività e concessioni degli investimenti. Penso anche allo snellimento delle procedure, in particolar modo ai piani regolatori portuali e all'anticipazione delle varianti dei piani regolatori portuali.

Sorvolando sui servizi tecnico-nautici, sui quali sono già intervenuto, aggiungo la questione della manodopera portuale temporanea, di cui all'articolo 17 della suddetta legge. Lei parla di una revisione radicale ma spero si tratti soltanto di un problema semantico, perché anche i temi da me indicati non sono di poco conto rappresentando problemi ponderosi. Sulle parole ci possiamo intendere, sulla sostanza si tratta di capire.

In proposito le rivolgo una terza domanda. Vorrei sapere se a suo avviso le autorità portuali debbano rimanere un ente pubblico non economico, e quindi con funzioni prevalenti di regolazione, o debbano invece diventare un soggetto privato. Credo sia importante saperlo perché questo è il tema su cui si comprende se è necessario cambiare completamente veste alla legge n. 84 del 1994 o se invece si possono apportare, anche se in maniera radicale, solo i cambiamenti necessari. L'importante è capire a che gioco giochiamo, dopodiché ognuno metterà del suo.

Infine, per quanto concerne i trasporti, l'errore più grande sarebbe, a mio modo di vedere, compiere inaccettabili sottovalutazioni come per il caso Alitalia o per l'accordo con gli autotrasportatori. In relazione a que-

st'ultimo, pur comprendendone pienamente le ragioni, non esprimo il giudizio poc' anzi espresso dal Presidente della Commissione. Credo che lei abbia fatto il possibile e che sia stato giusto non bloccare il Paese, ma credo anche sia corretto dirsi francamente che quell'accordo non corrisponde alla necessità di innovazione di cui abbiamo bisogno sui trasporti.

A mio giudizio, il tema fondamentale è la liberalizzazione dei servizi di utilità pubblica, sapendo che non sono tutti uguali e che non si possono vendere «un tot al chilo», come si dice dalle nostre parti. Occorre anche superare la sbornia di questi ultimi 15 anni, che in generale ha un po' confuso liberalizzazioni con privatizzazioni, legalizzando troppo spesso, a tutti i livelli e a tutte le latitudini, regali pubblici. Non ci interessa conoscere i colpevoli, né sapere se sono stati colpevoli per dolo o incapacità. Il punto è se siamo d'accordo ad immettere più concorrenza nei nostri mercati e a garantire i servizi universali, poiché è questo il grande tema, e se siamo d'accordo che alla fine della fiera i servizi devono costare di meno ed essere migliori. Noi siamo per la concorrenza nel mercato, dove è possibile perché in alcuni settori non lo è, e siamo per la concorrenza e per il mercato comunque e come minimo. Siamo quindi per uno Stato in grado di far rispettare, in modo forte e autorevole, le dinamiche di mercato, ma anche di tutelare i soggetti più deboli; regole che dovranno valere per il trasporto pubblico locale, per la compagnia Tirrenia e per la RFI.

Potrebbe darci un'idea, signor Ministro, di quale ambito intende per definire questi servizi universali, oltre a quello naturale, come è evidente, cioè dei servizi non remunerativi? Fino a dove si possono estendere, secondo lei? Credo che definire un modello in questo senso sia, fra le tante emergenze, forse quella prioritaria per cominciare a dipanare l'intricata matassa dei trasporti.

Infine, sul tema da lei citato della sicurezza, i dati sono drammatici e noti a tutti noi, questa Commissione fra l'altro vi si è particolarmente dedicata, nel lavoro di confronto, di indagine e di elaborazione, anche se purtroppo le strategie sono definite e conosciute a tutti noi. Non basta inasprire, pur essendo esse necessarie, le sanzioni: occorre aumentare i controlli e la prevenzione. La domanda che le pongo è come pensate di agire in merito. Lei ha accennato ad alcuni elementi di prevenzione, al rapporto con la scuola, per carità siamo uomini di mondo, ma sappiamo che il problema sostanziale è che è difficile reperire le risorse per l'aumento dei controlli attraverso il *project financing* o le concessioni: sono necessarie risorse pubbliche e bisogna aumentare i controlli, perché questo corrisponde, specialmente nell'uso quotidiano dei mezzi, anche ad una cultura della legalità. In tal senso, purtroppo, anche provvedimenti intelligenti che voi avete approvato, come quello della patente a punti, oggettivamente dopo il primo anno dall'avvio hanno perso molta della loro efficacia perché i controlli si sono allentati.

Lo scorso anno il senatore Butti ci fece una giusta lezione che non mi permetto di riprendere, tanto essa è nota, ma il punto è che o si aumentano le risorse ed i controlli pubblici, o si fa solo della pubblicità a mio parere

neppure gradita non solo ai comitati delle vittime ma più in generale neanche ai cittadini italiani.

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, do atto che il Ministro – non poteva essere diversamente e lo ringraziamo per questo – ha prima elaborato ed in gran parte illustrato oggi un Programma delle infrastrutture strategiche allegato al Documento di programmazione economico-finanziaria che praticamente guarda a 360 gradi nell'attività di Governo sia nel comparto delle infrastrutture, sia in quello dei trasporti. Vorrei però concentrare l'attenzione su alcuni aspetti specifici di forte interesse nazionale in questo momento, anche per tentare di aiutare il nostro Ministro, nel percorso prossimo dell'esame della legge finanziaria, a supportare un'iniziativa a vantaggio degli obiettivi che si pone tale allegato, che per me è totalmente condivisibile.

Vorrei ripartire da un dato impressionante citato dal Ministro e non per polemica (come dirò più avanti, infatti, non è il primo caso): il danno di 4,3 miliardi di euro legato a leggi o ad atti amministrativi prodotti nella precedente legislatura, che hanno avuto effetti gravissimi. Ritengo che bisognerebbe produrre anche una legislazione che impedisca, nel futuro, di adottare provvedimenti che palesemente costano all'erario somme ingentissime, che possano essere approvati senza tali conseguenze. Mi riferisco ad esempio al blocco del ponte sullo Stretto di Messina: tutti sapevamo che il titolare del contratto avrebbe attivato un contenzioso, o era nella posizione di farlo, e sapevamo anche che l'ordine di grandezza era di 500 milioni di euro, lo abbiamo detto con grande chiarezza anche nelle Aule parlamentari. Nonostante ciò, la Commissione bilancio ha approvato la norma senza la copertura finanziaria; su queste cose ci sono responsabilità gravi. Quando il contratto per la linea Milano-Verona e per la Verona-Padova è stato annullato per legge e non all'interno di una procedura concordata da parte di chi lo avevo firmato, sapevamo che palesemente sarebbe stato prodotto un danno per il Paese. Tali atti vanno evidenziati con grande chiarezza, non per stigmatizzare il comportamento di chi li ha prodotti, perché non sono attribuibili a singole persone ma ad un clima politico che si determinerà nel Paese, ma per evitare che altri li possano riprodurre.

Sono spaventato dalle dichiarazioni di oggi del presidente della comunità montana della Val di Susa che, dopo anni di dibattito e dopo l'individuazione di un tracciato, frutto di un dialogo, che costa comunque alla comunità alcuni miliardi di euro in più, ricominci *ex novo* una trattativa: se vogliamo che questo Paese si infrastrutturi, dobbiamo essere consapevoli che non si può fare altro, quando si parla di grandi opere, che incanalarsi in un percorso e seguirlo rigidamente, altrimenti è come far percorrere ad un carro armato gigantesco una stradina vicinale. Non stiamo facendo una strada di campagna, ma opere di interesse internazionale e sotto tale profilo il nostro Paese deve essere credibile ed autorevole.

Quando l'Italia ha annunciato il blocco dell'opera del ponte sullo Stretto, la battuta che è circolata in Giappone era: e lo Stato italiano ci

chiede le fidejussioni quando noi facciamo le offerte? D'ora in poi le chiederemo noi allo Stato italiano per indurci a presentare offerte. Si tratta di una crisi di credibilità sul piano internazionale che non possiamo tollerare come cittadini, perché ne va della dignità del nostro Paese. Per dotare il nostro Paese di infrastrutture, bisogna procedere in un certo modo, dobbiamo dirlo con chiarezza.

Nei primi mesi del Governo Prodi si procedette, attraverso una serie di atti, alla disarticolazione del panorama della legge obiettivo: fu derubricata dalla legge obiettivo un'opera come il valico del Frejus, con l'effetto immediato che non era più valida la valutazione di impatto ambientale del progetto preliminare, ma lo sarebbe stata quella del progetto definitivo, la cui realizzazione avrebbe richiesto alcune decine di milioni di euro (forse centinaia) ed alcuni anni; la qual cosa equivaleva a rimandare l'opera alla legislatura successiva.

Mi pare che all'interno dell'allegato infrastrutture al Documento di programmazione economico finanziaria si ricollochì il Frejus, all'interno della legge obiettivo, e quindi si riproponga il tema di una valutazione di impatto ambientale operata sul progetto preliminare, anche se probabilmente una valutazione dovrà essere fatta per la parte afferente al nuovo tracciato che si discosta abbastanza significativamente; ma un conto è fare la VIA sul progetto preliminare, che richiederà comunque alcuni mesi ed adeguate risorse, un altro conto è farla sul progetto definitivo. Vorrei chiedere al Ministro una conferma in tal senso.

Anticipo poi un tema della discussione sul DPEF e sul suo allegato; la delibera CIPE del 2006 ha due momenti fondamentali: il primo è la delibera CIPE del 2001, che anticipò il quadro, poi perfezionato negli anni, con le intese generali quadro con le Regioni, fatte per produrre la delibera CIPE del 2002 e poi successivamente aggiornate; il tutto venne poi reso coerente con la delibera CIPE del 30 marzo 2006, un atto importantissimo, fra gli ultimi del Governo Berlusconi.

Nel Documento di programmazione economico-finanziaria (anche se lo abbiamo ricevuto solo oggi ed abbiamo quindi avuto poco tempo per leggerlo), è inserita una tabella molto interessante da cui risulta che mancano circa venti miliardi per completare i finanziamenti relativi ad alcune opere, comprese all'interno della delibera CIPE del 30 marzo 2006 – quella che ci guida nell'attuazione della legge obiettivo – ed ivi impostate e parzialmente finanziate.

Vorrei chiedere dunque al Ministro se ritiene, innanzitutto, che costituisca un'importante traccia dell'azione di Governo il fatto di partire da quella delibera, dando intanto priorità al completamento dei finanziamenti (dei 20 miliardi, una parte è certamente privata, ma un'altra è sicuramente pubblica). Signor Ministro, quali somme ritiene debba prevedere la finanziaria triennale per conseguire questo obiettivo, che sarebbe già di grande rilevanza?

Ricordo che vinsi una scommessa con la senatrice Donati, il presidente Grillo lo rammenterà: nonostante da più parti si continuasse a dire che le risorse previste non sarebbero state sufficienti per l'attuazione

della legge obiettivo, personalmente sostenevo che non saremmo invece mai riusciti a spendere, in termini di cassa, le risorse che lo Stato aveva messo a disposizione, e fu esattamente così. Purtroppo, infatti, nel settore delle opere pubbliche i tempi di spesa sono sempre più lunghi di quelli di pianificazione e di programmazione.

Ritengo quindi che una somma compresa tra i 4 e i 5 miliardi di euro all'anno sia adeguata per poter affrontare i problemi legati all'attuazione della legge obiettivo, in particolare quelli cui ho fatto riferimento in relazione alla delibera CIPE del 30 marzo 2006. Vorrei sapere allora dal Ministro se tale somma sia orientativamente giusta e se è pensabile prevedere somme di questo genere nella prossima finanziaria.

Condivido moltissimo quanto detto dal Ministro sulla necessità che in Europa si adotti una politica delle infrastrutture completamente diversa (anzi, forse è l'elemento più convincente e più coraggioso dell'allegato al DPEF «Programma delle infrastrutture strategiche»). Più specificamente, a fronte dei 257 miliardi di euro necessari per realizzare in tutti i 27 Paesi dell'Unione le opere del *master plan*, quelle prioritarie, da parte dell'Europa vi è un impegno a finanziare il 10 per cento, quindi circa 27 miliardi, a fronte dei quali disponiamo però di soli 8,4 miliardi. Occorre quindi che cambino le rigidità del sistema di Maastricht in ordine alla politica degli investimenti.

In proposito, vorrei aggiungere un'ulteriore considerazione, tenuto conto che secondo me, tra l'altro, in termini di *master plan* euromediterraneo, per noi il punto più difficile è rappresentato dai nodi piuttosto che dalle tratte. Il nostro Paese possiede una particolarità certamente non trascurabile: siamo gli affidatari, i custodi di un patrimonio mondiale dell'umanità – che dunque non è nostro, ma è di tutti – che tuttavia, in termini di opere, ci costa circa il 10-20 per cento in più di quanto costa ad altri Paesi, come ad esempio Spagna o Francia.

Non mi riferisco certo alle difficoltà legate al territorio, che pur rappresentano un'ulteriore aggravante, perchè il territorio che abitiamo è comunque il nostro. Il mio discorso riguarda, invece, quel patrimonio culturale di cui siamo custodi e rispetto al quale dovremmo vincere la battaglia con l'Europa per essere malleati dai finanziamenti necessari per realizzare le opere ad esso correlate, perlomeno quelle di interesse europeo. Penso, ad esempio, alla linea C o alle opere relative al porto di Genova, dove si trovano fondali e moli del 500 e dove abbiamo dovuto spendere molto per realizzare opere, appunto, che non sono nostre, ma sono anch'esse patrimonio mondiale dell'umanità.

Un altro aspetto assolutamente condivisibile – i colleghi sanno che ne parlo sempre – è quello relativo alla qualità degli appalti. Mi fa molto piacere che il Ministro parli di *rating* delle imprese in ordine alla sicurezza del lavoro: credo che sia questa la strada da percorrere, nella consapevolezza che la via della repressione, se pur irrinunciabile, non porta a grandi risultati. Per un imprenditore lo stimolo è quello di vincere le gare e dobbiamo dargli quindi un modo per farlo, assicurando la correttezza dei

comportamenti: da questo punto di vista il *rating* è quindi un'idea estremamente importante.

Se possiamo arrivarci con scorciatoie, signor Ministro, siamo disponibili a percorrerle, anche introducendo norme nel codice degli appalti, o semplicemente inserendo sin da domani, nei settori esclusi, alcune di queste caratteristiche. Penso, ad esempio, al riferimento agli infortuni sul lavoro per quanto concerne la possibilità di qualifica delle imprese e la gestione degli albi: così, in particolare, per tutti i grandi appalti delle Ferrovie dello Stato, si potrebbe immaginare di inserire già nei bandi, accanto ad un punteggio sulla qualità dei progetti, anche un riferimento alla qualità degli appaltatori che concorrono alla gara. In questo senso penso si possa procedere rapidamente, perché è la strada giusta.

Quanto al tema della sicurezza stradale, signor Ministro, ritengo non si riescano ad ottenere risultati importanti a causa del rincorrersi di due elementi: l'aumento del patrimonio veicolare circolante, da un lato, e la sostanziale parità di infrastrutture dall'altro. Lo stesso miglioramento delle caratteristiche tecniche e della sicurezza passiva dei veicoli, che tanto ha fatto per ridurre la mortalità sulle strade (forse più della patente a punti, se dobbiamo essere onesti), non riesce a sopperire il fatto che ormai le infrastrutture sono completamente sovraccariche, tutte con un numero di veicoli molto maggiore di quello che potrebbero portare.

In questo contesto, si è rotto il rapporto tra guidatore e segnaletica stradale. Ormai i segnali stradali non vengono più considerati dai guidatori, anche perché sono posizionati male, con criteri spesso sbagliati, soltanto per tutelare, probabilmente, chi ha qualche responsabilità in ordine alla strada. Si pensi, inoltre, al modo in cui viene gestito il controllo della velocità sulle strade, senza che vi sia un occhio, nemmeno da parte dell'ANAS, sulla regolarità della circolazione stradale. Le contravvenzioni ormai rappresentano la fonte di finanziamento di moltissimi Comuni, di moltissime feste di paese, ma non è così che si deve andare avanti su questo tema. Si potrebbe dunque lanciare un grande programma di aggiornamento della segnaletica, nell'ambito della manutenzione ordinaria delle strade (tra l'altro, il potenziamento delle infrastrutture purtroppo è di là da venire), dando la priorità ai cosiddetti «punti neri». Mi riferisco al fatto che l'ANAS aveva individuato i punti di maggiore incidentalità stradale, su cui concentrare maggiormente le azioni di intervento: dobbiamo recuperare questo aspetto e, almeno in termini di manutenzione, anche straordinaria (penso alla diminuzione dei punti di incrocio, e quant'altro), intervenire, parallelamente sul potenziamento infrastrutturale. A mio avviso, un intervento del genere può aiutare sicuramente a tenere basso il livello dell'incidentalità.

Per quanto riguarda l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, volevo chiedere se lei ritiene possibile portarla ad un pedaggiamento, con i nuovi meccanismi, per lo meno per le lunghe percorrenze. Personalmente sarei favorevole; non credo che il fatto di non prevedere un pedaggio per quella strada aiuti più di tanto l'economia locale, penso invece che aiuti a mantenerla meglio, come avviene per esempio nel Nord.

Da ultimo, per quanto attiene alla privatizzazione di Alitalia, lei pensa di avere un ruolo oppure ritiene che sia un problema di pertinenza solo del Dicastero dell'economia e delle finanze? Personalmente pavento, purtroppo, questa seconda eventualità, perché i tempi sono molto ristretti e, a mio avviso, non ce la faremo ad intervenire con una serie di azioni di sistema, che pure vanno effettuate, sull'aeroportualità.

Infine, mi interesserebbe qualche ulteriore informazione sulle privatizzazioni Fincantieri e Tirrenia.

RANUCCI (PD). Signor Presidente, cercherò di essere breve, ma in premessa una risposta politica al Ministro mi sento di darla, anche per la mia estrazione. Il Partito Democratico non è il partito dei no: è un partito che vuole fare, che si vuole confrontare sulle cose da fare. La sua premessa, quindi, ci ha messo un po' sulla difensiva, per cui giustamente il senatore Filippi ha ricordato come molte risorse siano state stanziare.

Per quanto riguarda poi la crisi dell'ANAS e delle Ferrovie, ricordo all'amico Cicolani che la Roma-Latina non è stata fatta perché c'era un problema di procedura di infrazione europea in quanto vi era stato l'affidamento diretto ad una società privata.

Ciò premesso, perché mi sembrava giusto fare qualche rilievo, sono pienamente d'accordo sulla finanza di progetto. È uno dei temi che dobbiamo affrontare con grande forza; è una semplificazione che dobbiamo mettere in mano alle imprese. Le chiedo, in particolare, di intervenire affinché non esistano più tre gare e un unico *project financing*: oggi infatti un promotore partecipa a tre gare; sarebbe opportuno fare in modo di arrivare direttamente ad una assegnazione. Inoltre, la VIA dovrebbe essere fatta sui progetti definitivi, mentre oggi abbiamo vari passaggi. Suggerirei poi di dare all'impresa la possibilità di proporre direttamente, pur non essendo la proposta all'interno del programma del Comune o dell'ente al quale si propone. Intendo dire che l'imprenditore che vuole proporre un progetto al Comune può farlo, al di là della programmazione triennale delle opere che lo stesso ha fatto.

Per quanto riguarda il sistema portuale, credo che sia un tema importantissimo. Lei, signor Ministro, ha parlato delle autostrade del mare: potrebbero essere utilizzate anche per i passeggeri. Dobbiamo a mio avviso cominciare a pensare alla possibilità di usare il mare, su tratte brevi, anche per i passeggeri, ad una sorta di «metrò del mare»; faccio ovviamente una semplificazione.

Occorre invece intervenire urgentemente per quanto riguarda il trasporto da e per le isole, in particolare per le isole minori. Oggi abbiamo un sistema che è assolutamente deregolato; spesso le isole (sia della sua terra, come l'Elba, sia del Lazio, della Campania, della Sicilia) per due o tre mesi, tipicamente quelli estivi, vengono assediare da una serie di attività marittime e di trasporto che poi vengono tralasciate nei periodi invernali. Ci vorrebbe quindi una vera regolamentazione (se hai il buono devi prenderti anche il cattivo) per quanto riguarda il trasporto passeggeri.

Venendo al sistema aeroportuale, bisogna finirla con la storia di Malpensa contro Fiumicino. Il sistema aeroportuale italiano è multiplo, molto spesso un aeroporto è onnivoro rispetto ad un altro, nel senso che non fa decollare l'altro perché è troppo vicino; servirebbe forse un piano regolatore degli aeroporti italiani; forse è il caso di cominciare ad interrogarsi su quale sia il sistema che l'Italia può mettere in atto in questo momento.

Il piano casa mi sembra assolutamente condivisibile; naturalmente poi lo valuteremo nelle sue particolarità, ricordo tra l'altro che fummo noi a decidere di destinare risorse per questo. Forse sarebbe opportuno anche un piano per i campus universitari, che sono importanti per far sì che i giovani non siano costretti a pagare affitti molto alti.

Rispetto alle varie opere che lei ha elencato (non siamo quelli del no, lo abbiamo detto anche in campagna elettorale), siamo a favore della TAV: vorrei sapere però se alla fine di tutta questa trattativa esiste un tracciato della Torino-Lione.

Un'altra domanda. Per quanto riguarda la Roma-Formia, ad esempio, ho detto perché non è stata realizzata. Poi in molte Regioni sono state realizzate delle società miste ANAS-Regioni; intende mantenere tali società, signor Ministro, e intende far sì che portino a termine i loro lavori?

Esprimo anch'io apprezzamento per la sua sottolineatura sulla sicurezza. Tralascio il trasporto pubblico locale, su cui probabilmente interverrà la mia collega Donaggio; si tratta comunque di un aspetto molto importante. Io sono per una liberalizzazione attenta, perché, quando parliamo di liberalizzazione del trasporto pubblico locale, parliamo di migliaia di persone, quindi anche di difesa dell'occupazione.

Vorrei inoltre che ci fosse un sostegno vero alla portualità; non mi riferisco soltanto a quella di cui abbiamo parlato, ma anche alla portualità diportistica. In questo Paese non si riescono a realizzare i porti, mentre ci sono Paesi, come la Spagna e la Francia, che hanno fatto dei porti un punto di sviluppo economico. Oggi chi realizza un porto in *project financing* si trova davanti due procedure: il *project* e la Burlando. Forse bisognerebbe cercare di capire in che modo queste due procedure possano camminare in modo omologo, evitando che vi sia uno sdoppiamento, perché in tal caso si devono svolgere due conferenze di servizi, una per il *project* e una per la Burlando.

Un ultimo punto: il senatore Cicolani ha parlato di un carro armato gigantesco in una strada di campagna. Io non sono contro il ponte sullo Stretto di Messina; ma non vorrei che si trattasse di un carro armato gigantesco che poi va a finire in una strada di campagna. Credo che sia fondamentale tenere conto di questo aspetto quando si realizzano le opere.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per quanto riguarda la portualità diportistica, basterebbe autorizzare la realizzazione dei porti; non serve dar loro i soldi.

RANUCCI (PD). Infatti io parlavo di legislazione.

MENARDI (*PdL*). Signor Ministro, la ringrazio per la sua presenza odierna in Commissione. Come ha già fatto il presidente Grillo, anch'io voglio ringraziarla per lo scongiurato fermo degli autotrasportatori. Tale vicenda è passata sottotraccia, almeno nelle Aule parlamentari, ma per chi, come me, vive in una realtà dove questa presenza è molto importante (essendo la mia una realtà di confine), credo che l'azione che ella ha svolto abbia per il momento rimosso e scongiurato, certamente non in modo definitivo, un grave problema che rischiava di riscaldare ancora di più questa estate.

Le sono poi grato per la relazione che ella ha svolto, anche se il tempo ci impedisce di entrare nel merito dei tanti problemi che sono stati affrontati. Sarò concreto, com'è mio costume (e come so essere anche il suo). Sono convinto che dalla sua relazione emerge innanzi tutto una cosa importante, a cui io sono legato (e con me credo anche tutti i colleghi della mia stessa parte politica): con l'avvio del nuovo Governo e con il suo Dicastero finalmente voltiamo pagina rispetto ai due anni trascorsi e andiamo all'essenziale della infrastrutturazione in Italia. Chi ha avuto la possibilità di leggere (poi ne discuteremo tutti insieme) la relazione che lei e il suo Dicastero avete predisposto per il collegato Programma delle Infrastrutture Strategiche al DPEF, avrà notato come, al di là delle tante considerazioni che sono scritte e che lei oggi ci ha in parte riassunto, emerge la volontà di focalizzare l'azione sulla ripresa della infrastrutturazione e su alcune opere precise, che lei ci ha ricordato e che sono per la verità molto datate. Mi riferisco non solo agli anni 2001-2005, ma anche a molto prima. Si pensi al Terzo Valico, che ha visto la sua progettazione prima del 1990, alla fine degli anni Ottanta, e di cui siamo ancora qui a discutere. Si pensi ancora a tutto il sistema dell'alta velocità e all'asse ferroviario Torino-Lione. Questo quadro generale va avanti da vent'anni; questo spiega anche perché nella classifica dei Paesi europei più infrastrutturati siamo scivolati sempre più in basso. Ormai contendiamo la maglia nera al Portogallo e alla Grecia; non si tratta di una grande soddisfazione per un Paese che era all'avanguardia nel mondo per le infrastrutture. Le sono pertanto grato e sono convinto che questa volta ci sarà veramente la possibilità di farcela.

Credo però che dovremmo distinguere bene due aspetti. Da un lato, vi è la realizzazione di opere pubbliche con il finanziamento diretto dello Stato. In questo caso sono convinto che sia possibile ricavare maggiori risorse. L'Italia ha un prodotto interno lordo di circa 1.600 miliardi; credo che dovremmo spendere più dell'1 per cento del prodotto interno lordo per infrastrutturare il Paese. Dall'altro lato sono convinto – e lei stesso l'ha ripetuto, signor Ministro – che bisogna cercare di attivare le risorse dei privati. Credo che presenteremo un disegno di legge d'iniziativa parlamentare sulla riforma del *project financing*, e credo che facciamo bene ad andare a fotografare il sistema delle concessioni, come abbiamo deciso di fare. Le due cose sono strettamente connesse. Credo infatti che sia sbagliato (come è avvenuto purtroppo negli ultimi anni in Italia) immaginare di affidare ai privati la realizzazione di opere pubbliche in cui la parte dei

privati è molto minoritaria rispetto a ciò che sulla stessa opera mette lo Stato. I privati debbono avere – lo ricordava bene il senatore Cicolani – un quadro certo di realizzazione delle opere; dobbiamo pertanto fare in modo che l'opera sia rapidamente realizzabile e dobbiamo definire la temporalità delle concessioni e la certezza del progetto. Il progetto deve diventare la parte centrale della realizzazione dell'opera. Oggi purtroppo – lo dico per esperienza professionale quotidiana – il progetto è un incidente di percorso. Le concessionarie adattano infatti il progetto agli interessi della realizzazione dell'opera; quindi un'opera che è stata progettata in un certo modo sovente vede la sua realizzazione in modo diverso perché l'impresa, per una serie di ragioni, adatta la progettazione ai suoi legittimi interessi.

Inoltre, le tariffe devono essere adeguate: anche in questo caso vorrei chiedere al signor Ministro se abbiamo il coraggio di adeguare le tariffe alla redditività dell'impegno finanziario assunto con una finanza di progetto. I francesi, ad esempio, hanno realizzato il ponte di Millau (un'opera straordinaria anche dal punto di vista tecnico) tutto in finanza di progetto e tutto tariffato; non si trova in una rete autostradale e la redditività compensa interamente la realizzazione del progetto. Io credo che dobbiamo sfatare l'idea che le opere non si ripagano di per sé con la redditività del sistema, cioè che le tariffe non sono sopportabili dall'utenza per ripagare l'impegno finanziario. Io credo che non sia sempre così; dobbiamo pertanto arrivare ad una trasparenza del mercato che consenta la selezione dell'impresa. La ringrazio per il suo accenno in merito, signor Ministro: in Italia purtroppo le imprese non vengono selezionate. Ci troviamo di fronte al paradosso, l'ho già ricordato altre volte, di essere il Paese con il maggior numero di *contractor* e con la minore realizzazione di opere.

Il Presidente mi invita a concludere. Spero di avere modo di ritornare su alcuni temi, in quanto è stata posta sul tappeto una quantità di questioni che meriterebbe una discussione più approfondita. Accenno solo ad una di queste, che attiene alla filosofia generale dell'impostazione di un Dicastero, ma anche della nostra azione parlamentare. Si discute tanto della sicurezza: io vorrei chiederle – certamente non pretendo una risposta oggi – se non è il caso, nei limiti del possibile (in un'Italia dove, ahimè, bisogna tenere conto delle realtà locali), che noi a livello centrale ci preoccupiamo solo delle grandi reti e cerchiamo, anche dal punto di vista dei trasferimenti, di limitare sempre di più la realizzazione di opere di piccolo momento. Mi riferisco ovviamente, in tema di sicurezza stradale, alle opere stradali. Questo è un tema che dovrebbe farci riflettere. Se noi miglioriamo i tracciati di certe strade locali e poi non realizziamo le autostrade, il risultato è che su quelle strade si va sempre più veloci, si muore, ma non si riescono a risolvere i problemi di grande comunicazione.

Ultima questione. Visto che il Ministro avrà un incontro a livello europeo, mi chiedo se non sia il caso di riprendere quanto stabilito nel Trattato di Lisbona in materia di grandi reti europee, anche se ormai il Trattato lo dobbiamo ratificare in Aula. Intendo dire che forse è il caso che questa materia torni ad essere di esclusiva competenza dell'Europa.

VIMERCATI (PD). Limiterò il mio intervento fondamentalmente ad alcune domande al Ministro, che ringrazio per la cortesia istituzionale e l'ampiezza della relazione. Colgo anche l'occasione per chiedere al presidente Grillo se altrettanta cortesia avrà il ministro Scajola nel venire a comunicare i suoi propositi per la parte di sua competenza.

PRESIDENTE. Senatore Vimercati, la interrompo per dirle che, a seguito di una decisione concordata con il collega della Camera dei deputati, l'audizione del ministro Scajola è stata fissata per il 17 luglio.

VIMERCATI (PD). Tralascio la polemica politica dal momento che sono già state fatte osservazioni da parte di alcuni colleghi in relazione a tutto il male commesso prima e a tutto il bene che verrebbe fatto ora, perché credo non sia vera né l'una né l'altra cosa. Come ha già detto il senatore Marco Filippi, sono convinto che purtroppo, o forse per fortuna, lei avrà in questa Commissione e nel Partito democratico i maggiori sostenitori, mentre forse incontrerà qualche difficoltà nell'ambito della sua maggioranza. Lo dico riflettendo sulla discrasia tra le sue proposte, molto ampie e, a parte il ponte sullo Stretto di Messina, anche condivisibili e i fatti. Questi ultimi sono quelli che hanno portato ad esempio la presidente di Confindustria, Emma Marcegaglia, a dire di essere d'accordo su tutta la manovra finanziaria, individuando però il punto di maggiore sofferenza e criticità proprio nelle infrastrutture. In questo settore, come è stato rimarcato anche dal quotidiano «Il Sole 24 Ore», vi è una forte carenza di risorse e non solo per la distrazione di risorse avvenuta a causa dell'abolizione dell'ICI, ma anche per quanto stabilito nella proiezione pluriennale. Saremo pertanto con lei nel chiedere al ministro Tremonti i finanziamenti necessari affinché gli interventi indicati possano davvero essere realizzati. Come affermava poc'anzi il senatore Cicolani, anche per noi le infrastrutture del Paese rappresentano un obiettivo primario per la modernizzazione dell'Italia e quindi la sosterremo senz'altro nel chiedere tutte le risorse necessarie alla realizzazione di un programma così importante.

Dispiace però che, a fronte di programmi molto spesso condivisibili, i primi atti concreti siano andati invece in una direzione diversa. Si è fatto un regalo sproporzionato alle società autostradali, in particolare ad ASPI, con i retropensieri, che tutti conosciamo, di scambi occulti sulla questione delle autostrade in rapporto alla vicenda Alitalia. Si è data una risposta alla potente lobby dell'autotrasporto senza fare alcuna riflessione sul sistema complessivo del trasporto merci nel nostro Paese che, come è noto, registra una gravissima carenza nel campo del trasporto merci ferroviario. Vi ricordo che avete anche riattivato la scala mobile, alla quale i lavoratori italiani avevano rinunciato da vent'anni; ebbene, voi l'avete reintrodotta per le autostrade e per gli autotrasportatori. Credo si tratti di un elemento di incoerenza molto forte.

Un'altra discrasia tra le indicazioni da lei fornite e i primi atti di Governo concerne la sua totale assenza nella delicatissima vicenda Alitalia. Credo che quest'ultima non possa essere trattata e risolta con successo

solo da un punto di vista finanziario. Le domande che abbiamo posto già la settimana scorsa al ministro Tremonti, e che rivolgo anche a lei, attengono soprattutto agli aspetti del trasporto aereo e del piano industriale. Credo sia importante un suo coinvolgimento nella vicenda Alitalia per poter dare a quest'ultima qualche margine di successo per la fuoriuscita dalla crisi. Registro quindi una discrasia tra l'ampiezza e la lungimiranza di alcune sue proposte e gli atti posti in essere dal Governo, assolutamente contraddittori.

Mi permetta di formulare ora alcuni brevi quesiti, il primo dei quali riguarda Malpensa. Vorrei capire cosa intende fare il Governo per l'aeroporto di Malpensa. Spero che anche i colleghi della Lega interverranno a questo proposito. La settimana scorsa ho rivolto questa domanda al ministro Tremonti, che però non ha risposto. Ad oggi non sappiamo cosa vuole fare il Governo per il rilancio di Malpensa. Ciò che appare chiaro è quanto sta accadendo e cioè che Malpensa ha avuto un danno pesante dalle note vicende del *dehubbing* ed è altrettanto chiaro che i passeggeri da Malpensa non sono venuti a Fiumicino per prendere i voli ma si sono riversati negli altri aeroporti intercontinentali. Vogliamo conoscere quindi le proposte di questo Governo per il rilancio di Malpensa e se nella prospettiva di rilancio di Alitalia contemplate anche un interessamento di quest'ultima per la ripresa di Malpensa. In campo vi sono ormai due opinioni molto diverse. Malpensa sembra andare per conto proprio nella consapevolezza che ormai Roma non è più disposta ad aiutarla, almeno questo sembra il senso delle ultime dichiarazioni del presidente Bonomi. Vorrei capire se ciò corrisponde al vero.

Una seconda domanda che vorrei rivolgere al Ministro, anch'essa molto urgente, riguarda il rapporto del suo Ministero con le opere infrastrutturali previste per l'Expo che si terrà a Milano. Come è noto, nel famoso decreto-legge *omnibus* vi è anche un articolo che riguarda l'Esposizione universale che si terrà a Milano nel 2015. Sostanzialmente un decreto del Presidente del Consiglio dà carta bianca al sindaco di Milano.

Vorrei chiedere al ministro Matteoli come intende intervenire per quanto concerne la *governance* delle opere infrastrutturali. Desidero ricordare che l'Expo non è un progetto comunale ma nazionale e quindi ritengo impensabile che il sindaco di Milano abbia un ruolo di *dominus* assoluto su questa vicenda, ricordando anche che Milano è una città con 1.250.000 abitanti a fronte di una Regione che conta 10 milioni di abitanti e in relazione ad un evento che coinvolgerà tutte le Province limitrofe. Vorremmo sapere come si intende dare risposta all'esigenza di una *governance* più collegiale sulle grandi opere infrastrutturali che – ripeto – non sono solo nel Comune di Milano ma nella Regione Lombardia, nella Provincia di Milano e nelle Province limitrofe. È un punto molto importante perché è vero che occorre dare celerità alle opere – non sono tra quelli che vogliono mettere i bastoni tra le ruote – ma questo non vuol dire assenza di trasparenza e di strumenti di verifica dei lavori.

D'altra parte non credo che tali preoccupazioni e sollecitazioni vengano soltanto dalla nostra parte politica.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, purtroppo oggi non riusciamo a concludere i nostri lavori. Dobbiamo quindi pregare l'onorevole Ministro di tornare una prossima volta per ascoltare gli interventi dei senatori che ancora non hanno preso la parola e rispondere alle varie richieste di chiarimento e ai quesiti posti.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, tornerò molto volentieri. D'altra parte, avendo io svolto un'amplessima relazione, sia il senatore Filippi che il senatore Cicolani hanno posto nei loro interventi una serie di quesiti rilevanti che meritano risposte serie. Non vorrei cavarmela con una risposta a volo d'uccello, diciamo così; vorrei invece poter fornire a loro e alla Commissione una risposta articolata, come meritano i quesiti che sono stati posti. Dunque, ribadisco la mia piena disponibilità a tornare una prossima volta, sempre che il Presidente e la Commissione siano disponibili.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, ringrazio nuovamente l'onorevole Ministro per la sua partecipazione e disponibilità.

Rinvio il seguito delle comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,30.

