



RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 21

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI CORRADO PASSERA SULLE LINEE PROGRAMMATICHE DEI SUOI DICASTERI PER LE PARTI DI COMPETENZA

342^a seduta: martedì 13 dicembre 2011

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

**Comunicazioni del ministro dello sviluppo
economico e delle infrastrutture e dei trasporti
Corrado Passera sulle linee programmatiche
dei suoi Dicasteri per le parti di competenza**

* PRESIDENTE	<i>Pag.</i> 3, 6, 23 e <i>passim</i>
* BUTTI (<i>PdL</i>)	25
* CASTELLI (<i>LNP</i>)	15, 29, 31
DE TONI (<i>IdV</i>)	14, 15
FILIPPI MARCO (<i>PD</i>)	8, 14
FISTAROL (<i>UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI</i>)	27
GARRAFFA (<i>PD</i>)	31
* MAGISTRELLI (<i>PD</i>)	21, 23
* MATTEOLI (<i>PdL</i>)	11, 12, 14
* PASSERA, <i>ministro dello sviluppo economico</i> ..	4, 12
RANUCCI (<i>PD</i>)	18
SIRCANA (<i>PD</i>)	24
VIMERCATI (<i>PD</i>)	20
* ZANDA (<i>PD</i>)	16
ZANETTA (<i>PdL</i>)	23

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

Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale-Io Sud-Forza del Sud: CN-Io Sud-FS; Italia dei Valori: IdV; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Il Popolo della Libertà: PdL; Per il Terzo Polo (Api-FLI): Per il Terzo Polo:Api-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Unione Vald'otaine, Maie, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem.

Intervengono il ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti Passera e il vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Ciaccia, accompagnati dal capo della struttura tecnica di missione Incalza.

Presidenza del presidente GRILLO

I lavori hanno inizio alle ore 14.40

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti Corrado Passera sulle linee programmatiche dei suoi Dicasteri per le parti di competenza

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti Corrado Passera sulle linee programmatiche dei suoi Dicasteri per le parti di competenza.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, sono state chieste l'attivazione dell'impianto audiovisivo anche sul canale satellitare e sulla web-TV, nonché la trasmissione del segnale audio con diffusione radiofonica e che la Presidenza del Senato ha preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il proseguo dei lavori.

Ringrazio per la disponibilità a partecipare ai lavori della nostra Commissione il ministro Corrado Passera ed il vice ministro Mario Ciaccia, accompagnati dal capo della struttura tecnica di missione, il dottor Ercole Incalza.

Come abbiamo stabilito nella seduta in cui abbiamo definito questa audizione, il Ministro svolgerà una relazione introduttiva; successivamente, apriremo il dibattito, cercando di concluderlo in tempo per consentire al Ministro di rispondere ai quesiti posti.

Prima di cominciare l'audizione, saluto il collega Altero Matteoli, che è stato Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per più di tre anni, con il quale la 8a Commissione ha collaborato e lavorato intensamente. Siamo a lui grati per aver scelto di partecipare a questa Commissione, rendendo ancor più qualificato il lavoro che ci accingiamo a fare.

Do ora la parola al Ministro.

PASSERA, ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti. Vi ringrazio per il benvenuto. Mi auguro che questo incontro sia uno dei tanti che avremo, infatti perché fortuna vuole che lo *scope*, l'ambito di responsabilità di questa Commissione assomiglia molto all'ambito di responsabilità complessiva che mi è stato dato all'interno del Governo.

La possibilità di lavorare contemporaneamente su infrastrutture, trasporti e comunicazione, quindi su attività che promuovono lo sviluppo, mi fa particolarmente piacere. Sviluppo e crescita costituiscono uno dei tre grandi pilastri del programma del Governo; la crescita, in particolare, è quella che rende fattibile il risanamento dei conti, che rende raggiungibile l'equità. Senza fare un elenco di priorità degli obiettivi, dobbiamo certamente chiederci tutti insieme come riavviare una crescita sostenuta e sostenibile, dato che in altre parti del mondo, negli ultimi anni, ci sono state esperienze di crescita che si sono dimostrate false.

Le infrastrutture e i trasporti sono un elemento fondamentale. Vedrete che il lavoro che abbiamo iniziato, e che continueremo, sarà in grande continuità con quanto abbiamo ricevuto. Abbiamo trovato infatti, sia all'interno di questa Commissione, sia all'interno del Ministero, un grande lavoro fatto, da valorizzare, spingere e accelerare, che ci servirà per realizzare progetti che reputiamo importanti.

È inutile anche solo provare a riassumere tutti gli argomenti e i progetti che affronteremo insieme nel corso delle prossime settimane e dei prossimi mesi. Se volete, farò solo alcuni accenni sul lavoro che ci attende, perché oggi vorrei più che altro ascoltare e ricevere i vostri stimoli, proposte e suggerimenti.

È noto che il nostro Paese ha accumulato un grandissimo ritardo in termini di dotazione infrastrutturale: questo, come sapete meglio di me, solo in parte è dovuto alla mancanza di risorse; molto dipende anche da fattori che possiamo migliorare insieme. Dobbiamo sicuramente lavorare per una migliore capacità di programmare in maniera efficace ed efficiente, identificando anzitutto le priorità; da questo punto di vista, alcune questioni sono state affrontate nel decreto-legge n. 201 del 2011, ora all'esame della Camera.

Dobbiamo accelerare e rendere più facili le procedure: non è necessario spiegare a voi quanta frustrazione può esserci per la lunghezza dei tempi necessari allo svolgimento delle procedure relative alla realizzazione delle opere. A tale riguardo, credo che alcuni interventi previsti nel decreto (che adesso non riassumo, ma che sicuramente avete ben presenti e che, se volete, poi commenteremo insieme) vadano in questa direzione.

Abbiamo finora attratto in maniera non sufficientemente efficace il capitale privato. Su questo punto, avete trovato iniziative molto esplicite nel decreto, volte a rendere più fattibili e redditizi gli investimenti, in modo da attirare capitale privato.

Dobbiamo fare in modo che, anche in un momento di grande mancanza di risorse per lo Stato, sia più facile mettere a disposizione tutto ciò che serve per eseguire determinate operazioni. Avrete notato nel testo del decreto alcune iniziative che mirano, ad esempio, a facilitare l'utilizzo di immobili in scambio o del credito di imposta (come peraltro già fatto dal Governo precedente, ma la previsione è stata allargata anche ad altri tipi di infrastrutture), o che riguardano il *project financing*.

Al di là delle risorse, che naturalmente dovremo cercare di massimizzare, ma che - lo sappiamo - saranno comunque limitate, ci sono molte leve normative, procedurali ed organizzative che consentirebbero di mettere in cantiere progetti di infrastrutture o di accelerarne la realizzazione. Lo sblocco di 12 miliardi e mezzo di euro - deliberato dal CIPE, su indicazione del Ministero dello sviluppo economico - per la realizzazione di opere fondamentali per il Paese va in questa direzione. Molti lavori erano fermi per i motivi più diversi, come la mancanza di decisioni o firme, o la necessità di eseguire controlli e verifiche. Pertanto, nel corso di queste settimane e dei prossimi mesi, ci muoveremo con lo spirito di fare in modo che il Paese possa realizzare il numero più alto possibile di progetti, aprendo i relativi cantieri.

Non entro nel merito delle singole tematiche, perché sono stato invitato a non dilungarmi troppo nell'introduzione. Non c'è dubbio che dobbiamo porci l'obiettivo di attivare prossimamente ulteriori lavori per alcune decine di miliardi, come abbiamo fatto per i primi 12 miliardi. Questo è possibile. Vi parlo di cifre così importanti perché, sia per gli interventi legislativi già fatti, che abbiamo riproposto, sia per il lavoro già presente al Ministero, questo obiettivo è raggiungibile.

Svolgerò qualche considerazione anche sul tema dei trasporti in generale. Sappiamo di avere a disposizione molti mezzi, benché in questo momento non siano ottimizzati, integrati, non facciano parte di un disegno complessivo. Come è emerso anche alla Camera, in Commissione, dovremo avere il coraggio di utilizzare ogni mezzo di trasporto nel modo migliore e con una visione integrata, senza chiedere a tutti i mezzi e gli strumenti di fare tutto. Possiamo aspirare ad un livello *standard* di qualità mondiale. Al contempo, dobbiamo contestualizzare quello che faremo in ambito europeo, dove si stabiliscono la cornice e le regole. Ieri, al Consiglio europeo sui trasporti, ho avuto la sensazione che da parte dell'Europa ci sia tutta l'intenzione di investire in questo settore, nel quale l'Italia può valorizzare le sue grandi possibilità, non solo per-

ché è il Paese con il maggior numero di corridoi, ma anche perché in tanti settori, compreso quello ferroviario, non è inferiore a nessuno.

Un'altra grande spinta e un'importante leva di produzione, di realizzazione di infrastrutture e di sviluppo dei trasporti viene dalla decisione di liberalizzare il più possibile, naturalmente con buonsenso, cioè nella maniera che produca maggiore crescita e nel quadro delle regole europee: l'istituzione di un'autorità sui trasporti va in questa direzione. Credo che non sia inutile ribadire quanto possiamo puntare sui trasporti e sulla logistica. Essendo l'Italia al centro del Mediterraneo, credo - non da oggi né in teoria - che questa sia una grande opportunità per l'intero Paese e certamente per il Mezzogiorno.

Procedendo sempre solo per titoli, sottolineo che chiaramente, in questa visione di un'Italia centrale nel Mediterraneo, i porti sono un capitolo d'estrema importanza. Il lavoro che la Commissione ha fatto è di straordinario interesse e se riusciremo a fare l'ultimo pezzetto di strada, cercando anche di dare ai porti le dotazioni finanziarie sufficienti, questo grande mondo si potrà mettere in moto in tempi ragionevolmente brevi, soprattutto se poi sapremo collegare i porti da un punto di vista infrastrutturale con i centri logistici e la rete ferroviaria e viaria e se sapremo attivare tutti quei lavori che li rendano efficaci ed efficienti.

Nell'ambito delle nostre responsabilità, c'è il tema della casa. Al piano casa, che pur essendo tematica delle amministrazioni locali il Ministero ha saputo arricchire e rafforzare con una serie di investimenti molto importanti, è stato destinato quasi 1 miliardo di euro. Tale somma, messa insieme al fondo per l'*housing* sociale, può creare grandissime opportunità di soluzione di alcuni dei problemi relativi al mondo casa, al mondo scuole ed anche al mondo carceri, che però resta a sé stante.

Ci sarebbero tante altre cose da dire, ma già con quelle che ho menzionato, unite a quelle che deciderete di suggerirci, ce n'è per lavorare per tutto il tempo che speriamo di avere e che dedicheremo in grandissima parte a questo settore. Se il Presidente è d'accordo, non andrei oltre nell'elencazione dei temi, che potrebbero essere numerosi e resto a disposizione per rispondere alle vostre domande, ad accogliere i vostri stimoli e proposte.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor Ministro. Prima di dare la parola ai colleghi che hanno chiesto di intervenire, ed in seguito di nuovo a lei per le risposte, desidero sottoporle tre questioni, in formato "pillola".

La prima riguarda uno degli argomenti che lei ha toccato, la portualità: d'intesa con il precedente Governo, fin dall'inizio della legislatura, abbiamo avviato studi, approfondimenti, dibattiti e confronti sulla riforma dei porti, raggiungendo un testo condiviso, che è stato licenziato dal

Comitato ristretto. Non siamo arrivati in Aula, perché dobbiamo risolvere il problema dell'autonomia finanziaria, il che significa, secondo la nostra impostazione, consentire che una parte dell'IVA prodotta dall'ingresso e dall'uscita delle merci nei porti venga riconosciuta ai porti stessi nella misura dell'80 per cento e del 20 per cento al fondo perequativo.

Spereremmo che il Governo dimostri la giusta sensibilità, perché ormai sono tanti anni che è stata approvata la legge n. 84 del 1994 (io ed il ministro Matteoli già sedevamo in Parlamento) e da allora il mondo è cambiato, sono sorte nuove necessità e quindi speriamo davvero che il Governo risponda positivamente a tale sollecitazione, che verrebbe utilizzata come un multiplo di investimenti e quindi metterebbe il nostro Paese, che è davvero la piastra logistica del Mediterraneo, in condizione di attrarre gli ingenti traffici che provengono dai Paesi dell'estremo Est.

In secondo luogo, parlando di porti, non posso non parlare di logistica, quindi del rapporto con i retroporti e del ruolo delle ferrovie, che nel settore del cargo denunciano, a mio parere, un'insufficiente attenzione in questi anni. Con riferimento al ruolo del cargo, delle ferrovie e alla logistica, in Italia non abbiamo un *player* del settore, al quale comunque abbiamo posto molta attenzione negli ultimi anni, ma siamo ancora in una condizione che, a mio parere, richiede di compiere molti passi in avanti.

Sull'ANAS sarebbe interessante che il Ministro ci riferisse in ordine alla *governance*, perché con il Governo precedente, su iniziativa del ministro Matteoli, avevamo ipotizzato una divisione delle competenze, affidando ad un'Agenzia il compito di controllo delle società concessionarie, in quanto, secondo un orientamento unitario comune, ci pareva che ciò andasse nella giusta direzione.

Da ultimo, poiché provengo da una Regione molto attenta e sensibile alla problematica della nautica, ricordo che nel decreto-legge n. 201 del 2011, in discussione alla Camera, è stata reinserita, recuperando un elemento esistente prima del 2003, la tassa di stazionamento nei confronti dei titolari di barca. In Liguria i porticcioli si sono già spopolati, perché i più vanno in Costa Azzurra, pertanto credo che da quelli dell'Adriatico si segnerà la stessa tendenza verso la Croazia. Vorrei sapere se è possibile compensare tale iniziativa, che comunque sta generando disagio in un settore che costituisce un punto d'eccellenza nel nostro Paese, visto che siamo i primi produttori al mondo di navi da diporto e di *super-yacht* e che esportiamo il 50 per cento di questa produzione in tutti i Paesi del mondo. È possibile da parte del Ministero un impegno a rivedere la normativa per introdurre elementi di omogeneità rispetto a quanto praticato oggi in alcuni Paesi nostri *competitor*, in particolare Francia e Spagna? Così almeno potremmo compensare in questo settore

l'aspetto negativo rappresentato dalla reintroduzione della tassa di stazionamento.

FILIPPI Marco (*PD*). Ringrazio il Ministro soprattutto per la sua presenza, la sua disponibilità e anche per la sensibilità con la quale sostanzialmente si è messo in ascolto, come credo sia giusto in questa fase e per la particolare esperienza del suo Governo.

Ovviamente, anche per noi l'auspicio è che questa sia la prima di una lunga serie di riunioni. Del resto, anche con il precedente Governo - a noi avverso - credo che in questa Commissione si sia lavorato fuori dalle sterili polemiche e laddove ce n'è stata data l'opportunità abbiamo dato un contributo abbastanza significativo: penso alle modifiche al Codice degli appalti e - come ricordava il presidente Grillo - alla portualità, ma penso anche al Codice della Strada e ad altri provvedimenti sui quali ci è stato possibile dare tale contributo. Spero che vi sarà una lunga serie di incontri perché chiaramente abbiamo investito con trasparenza sul vostro successo, quindi se ci vedremo spesso sarà il segno che durerete: il nostro auspicio è che arriviate alla fine della legislatura.

Detto questo, vorrei sottoporre al Ministro tre questioni, due delle quali di carattere generale ed una di carattere più particolare, per segnalare con forza una priorità. La prima questione, di carattere generale, riguarda il tema delle infrastrutture ed attiene a come e a quali opere realizzare. Innanzitutto, vorrei spendere un apprezzamento per la recente riunione e convocazione del CIPE: rispetto al passato, abbiamo colto una discontinuità che ci piace segnalare, soprattutto in ragione del fatto che, questa volta, abbiamo visto una straordinaria rapidità delle deliberazioni successive al CIPE, cosa che purtroppo in passato non accadeva, visto che i tempi erano eccessivamente lunghi. Per questo vogliamo indicarvi di continuare su questa strada della trasparenza.

Abbiamo anche apprezzato il fatto che questa volta non siano state allocate risorse in generale, ma assegnate a specifici progetti. Apprezziamo questa inversione; poi ovviamente si tratterà di capire meglio qual è l'entità effettiva delle risorse assegnate in termini di disponibilità di cassa. Il punto è come riuscire a realizzare le necessarie infrastrutture senza risorse pubbliche adeguate alle necessità che lei ricordava, cioè ad un ritardo infrastrutturale che non è attribuibile soltanto al Governo che vi ha preceduto, ma che sconta decenni di ritardi da questo punto di vista, oltre ad un debito pubblico particolarmente oneroso. È evidente che la finanza di progetto non può non essere lo strumento su cui convergere; questo è il punto. Noi abbiamo apprezzato, come lei ricordava, signor Ministro, alcuni elementi contenuti nel decreto "salva Italia", come ad esempio la possibilità di cessione degli immobili. Ma dal legi-

slatore cos'altro ancora? Ci piacerebbe infatti affrontare la questione in termini davvero organici, da questo punto di vista, e non soltanto a *spot*, come in qualche modo abbiamo cercato in questi anni di introdurre. Lo stesso codice degli appalti, fra leggi primarie e regolamento, è diventato un *corpus* giuridico di 600 articoli, con un'infinità di commi, credo oggettivamente difficili; si tratta di una selva di norme che crea qualche difficoltà e qualche imbarazzo.

La seconda questione riguarda il tema delle concessioni. Quando si parla di finanza di progetto, nella ricerca del capitale privato (anche straniero) per realizzare le opere, il punto è la redditività dell'investimento. Io credo che il tema delle concessioni abbia bisogno di una qualche focalizzazione. Vorrei anzitutto precisare qual è la nostra posizione, che abbiamo rappresentato in questi anni in Commissione. Noi pensiamo che l'apporto del capitale privato (financo straniero) per investimenti infrastrutturali sia sempre da favorire e che sia cosa buona e giusta, se finalizzato alle infrastrutture necessarie all'ammodernamento del Paese. Credo che dobbiamo tutelare il capitale che viene investito e riconoscere quel giusto profitto che, altrimenti, non consentirebbe la realizzazione dell'opera. Ovviamente siamo per la salvaguardia della manodopera, con un punto però, che vorrei segnalare, anche se non è un termine nuovo: noi siamo per la contendibilità delle concessioni e riteniamo che le esperienze e i modelli di esperienze che sono stati realizzati in questo Paese determinino di fatto dei monopoli naturali e delle posizioni di rendita, che poi deprimono gli investimenti cui invece questa apertura dei mercati doveva essere finalizzata. Le scalate a debito, che guardano soprattutto al settore autostradale, rappresentano a mio avviso un modello da superare. Abbiamo apprezzato il fatto che l'*Authority* ovviamente se il maxiemendamento lo confermerà sia stata estesa alle strade e alle autostrade; credo che sarà poi un DPCM o un decreto ministeriale a definirne contenuti e forme. Credo che sia opportuno avere un soggetto regolatore importante e significativo rispetto a questo ambito. Le voglio dire inoltre, signor Ministro, che noi siamo favorevoli non solo ad un adeguamento, ma anche ad un incremento tariffario delle tasse aeroportuali, ad una condizione però, che in questi anni abbiamo ripetuto all'ex ministro Matteoli e al presidente dell'ENAC Riggio: l'incremento tariffario aeroportuale deve essere esclusivamente finalizzato alla realizzazione di infrastrutture. Non è ammissibile che l'incremento tariffario sia invece finalizzato o comunque utilizzato per compensare i debiti prodotti dalla gestione. Credo che ci sarà occasione di tornare su questo punto, di cui parleranno anche altri colleghi dopo di me, perché si tratta di un tema che merita un maggiore approfondimento.

Il terzo tema di carattere generale che vorrei porle riguarda la questione delle liberalizzazioni. Credo si tratti di un tema cardine, che non

riguarda solo i trasporti. Alcune significative novità sono state già introdotte: mi riferisco all'*Authority* per i trasporti, con l'estensione che ricordavo. Credo che si debba continuare senza indugio in questa direzione. Noi chiediamo inoltre che ci sia una progressione, a partire da una distinzione netta tra i servizi a mercato e i servizi universali. Per quanto riguarda i primi, là dove la politica tariffaria ne consenta un pieno sostegno, è giusto e doveroso che lo Stato arretri e lasci spazio alla libera concorrenza, possibilmente regolata. Sugli altri bisogna che ci sia un corrispettivo, indipendentemente dalla gestione dello Stato; sui servizi universali si gioca infatti una partita basilare per la garanzia dei diritti fondamentali dei cittadini. Noi siamo per le *Authority* come modello di riferimento per quanto riguarda la liberalizzazione dei mercati; *Authority* intese come arbitri indipendenti, autorevoli, dotati di potere sanzionatorio e ovviamente imparziali. I concetti di arbitro imparziale e orientato non sono in contrasto tra loro, perché noi intendiamo l'*Authority* come arbitro imparziale per quanto riguarda i concorrenti nello svolgimento dei servizi, ma anche come organismo orientato a favorire l'interesse generale del Paese e a tutelare i diritti sacrosanti dei singoli cittadini (esercitando quindi una regolazione per quanto riguarda le politiche tariffarie). Anche in questo caso, dal nostro punto di vista, giudichiamo infelici le operazioni che sono state recentemente consumate per quanto riguarda la liberalizzazione del comparto marittimo, che di fatto non è stato liberalizzato; mi riferisco ovviamente all'esperienza della Tirrenia. Da un precedente mercato comunque aperto, con soggetti pubblici e privati, di fatto la prospettiva che ci consegna esperienza è quella di un monopolio privato. Sarà opportuno svolgere un approfondimento su questo aspetto, perché non credo che sia questo un modello che favorisce e tutela i cittadini.

Il quarto punto riguarda la questione della portualità. Si tratta di una questione particolare, che sta a segnalare una forte priorità avvertita da questa Commissione, per le ragioni che lei stesso dimostrava di apprezzare e di cui mostrava di essere pienamente consapevole. Io credo che il vostro Governo e particolarmente lei, signor Ministro, per i Dicasteri che le sono stati assegnati, siate attesi a dare una scossa al Paese in termini di crescita e di sviluppo. I porti costituiscono ovviamente la porta di accesso ai traffici e alle merci; il loro ammodernamento è un elemento assolutamente imprescindibile, sia dal punto di vista degli scali che dal punto di vista dei raccordi infrastrutturali con le principali arterie di collegamento autostradale e ferroviario. Purtroppo la situazione oggi non è questa. Al riguardo, le segnalo due temi fondamentali. Il primo è quello dell'autonomia finanziaria; il concetto è molto semplice e in proposito non mi sento di addossare nessun tipo di responsabilità al suo predecessore. Egli purtroppo, a nostro giudizio, è stato boicottato dal-

l'interno; la sua assoluta buona fede era però apprezzata da questo punto di vista. Si tratta di riconoscere le risorse ai porti che le generano, per finalizzarle alle infrastrutture necessarie; questa è la via maestra. Il testo su cui questa Commissione si è cimentata è oggettivamente un buon testo, seppur migliorabile; il pilastro centrale è quello di dare autonomia ai porti, perché attraverso questo ambito passa buona parte della ripresa del Paese. La percentuale di IVA che questi producono (può essere il 2 o il 3 per cento) è comunque un elemento fondamentale; si tratta oggettivamente di qualche centinaio di milioni di euro, forse meno, che possono avere un moltiplicatore significativo ed importante dal punto di vista degli investimenti.

L'ultima è una questione di dettaglio, ma su di essa cercherò di spendere tutto il mio incoraggiamento. Si tratta dei dragaggi portuali, un tema apparentemente banale, che probabilmente la nostra normativa ha complicato a dismisura, con responsabilità *bipartisan*. Questo tema è stato inserito nel Testo unico ambientale (decreto legislativo n. 152 del 2006), che inquadra la materia come sostanzialmente attinente al tema dei rifiuti; quindi anche le vasche di colmata diventano paradossalmente delle discariche abusive, perché non autorizzate ai sensi della normativa. Ciò oggettivamente è impensabile, da questo punto di vista. Inoltre, i siti di interesse nazionale per le bonifiche hanno ulteriormente complicato la questione dal punto di vista della centralizzazione. Su questo punto, d'accordo con il presidente Grillo, stiamo per sventolare la bandiera bianca. Abbiamo provato nelle ultime due legislature a fare di tutto, con scarso successo. Si tratta di un decreto ministeriale, che attualmente credo sia sulla scrivania del dirigente competente: si guarda, ma non si tocca! Siccome il Ministero dell'ambiente ci dice che c'è un'azione da parte del Ministero per lo sviluppo economico tesa ad introdurre nel decreto anche elementi riguardanti le trivellazioni e l'asporto di sabbia da alto fondo, io credo che dovremmo cercare di svincolare questo aspetto. Sono sei anni che aspettiamo questo decreto, che è un elemento di incentivo allo sviluppo, dal momento che le grandi navi portatrici di *container* non riescono ad entrare nei principali porti italiani poiché strusciano sul fondo. Allora, prego davvero a mani giunte lei e il suo collega Clini, che è un esperto della materia, di intervenire: vi batteremo le mani tutti insieme, se riuscite a fare questo lavoro.

MATTEOLI (*PdL*). Anch'io desidero ringraziarla, signor Ministro, di essere qui oggi per illustrare il suo programma, anche se ha fatto una scelta diversa, preferendo fare pochi accenni per poi lasciare la parola ai membri di questa Commissione. La ringrazio per quello che ha detto quando ha riconosciuto ciò che il Governo precedente ha fatto. Tuttavia, con molta franchezza, mi consenta di ringraziarla meno per le parole

che ha pronunciato in occasione di una trasmissione televisiva che ho avuto modo di ascoltare, nella quale lei ha dichiarato di avere rovistato nei cassetti, al Ministero, e di avere trovato pronti alcuni progetti. Deve sapere che qualcuno aveva messo in quei cassetti le cose che lei ha trovato pronte.

PASSERA, ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti. È proprio quello che volevo dire.

MATTEOLI (PdL). Lei è potuto andare alla prima riunione del CIPE (ha ragione il collega Filippi, non ho alcuna remora a riconoscerlo) per portare un ordine del giorno che ha consentito finalmente di far partire alcune opere. Le faccio presente che quell'ordine del giorno è lo stesso che il precedente Governo aveva già inviato al CIPE il 12 e il 13 ottobre.

PASSERA, ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti. Questo l'ho detto in tutte le sedi. Con la parola "rovistare" intendeva dire che ho trovato pronti quei progetti. Non volevo essere polemico, era un complimento rivolto a voi.

MATTEOLI (PdL). Desideravo precisarlo, anche perché vi sono state alcune difficoltà, nel precedente Governo, come è stato accennato. Del resto, siamo di fronte ad una situazione anomala, da un punto di vista politico e governativo, perché il Governo precedente si è dimesso senza essere sfiduciato e una larga parte della coalizione che faceva parte del precedente Esecutivo ha votato con convinzione la fiducia all'attuale compagine governativa. Io non credo ai Governi tecnici: anche colui che è il più tecnico del mondo, nel momento in cui diventa sindaco, assessore o Ministro, è un politico a 360 gradi. I Governi, quindi, sono solo politici.

Mi ha fatto molto piacere sentire da lei che il progetto sulla TAV andrà avanti. Desidero sottolineare che quando si insediò il Governo precedente si era solo immaginato che i lavori per il traforo del Brennero potessero partire, come poi è stato fatto, realizzando dieci chilometri di galleria grazie ad un accordo che il precedente Governo aveva fatto con l'allora commissario Van Miert. Abbiamo ottenuto 800 milioni da parte dell'Unione europea. Per quanto concerne la linea TorinoLione, sono state rispettate le tre condizioni imposte dall'Europa, cioè approvare i progetti di massima, ottenere la DIA ed iniziare il lavoro per il tunnel pilota della Maddalena: ciò ha consentito di ottenere un finanziamento dall'Europa di 740 milioni di euro per i primi lavori per la realizzazione di quell'opera. Potrei continuare citando il MOSE, che quando ci siamo

insediati aveva raggiunto il 45 per cento della sua realizzazione ed oggi è al 70 per cento, o la linea ferroviaria BresciaTreviglio, oltre a tutta una serie di opere di cui è stata avviata l'esecuzione.

Successivamente, abbiamo avuto grandi difficoltà all'interno del nostro Governo. Spero che lei abbia più fortuna del suo predecessore, quando si confronterà con il Ministro dell'economia, che in questo caso è il Presidente del Consiglio e quindi avrà forse più sensibilità nei confronti della realizzazione di questi lavori. Basti ricordare che, per quanto riguarda la riforma della legge n. 84 del 1994 sui porti, che ha ricordato il collega Filippi, in questa Commissione non c'è stato uno scontro tra maggioranza e opposizione, ma il problema è stato tutto all'interno della maggioranza. L'autonomia finanziaria a cui si faceva riferimento, infatti, è stata la prima richiesta fatta dal sottoscritto nel 2008 per la riforma della legge n. 84 del 1994, che non si è potuta ancora approvare appunto perché non si è realizzata quell'autonomia finanziaria che si cercava all'interno e non al di fuori dei porti.

In questi giorni lei ha fatto un'osservazione, che insieme al collega Castelli, con il quale ho avuto l'onore di dirigere per tre anni e mezzo il Dicastero, condivido molto: quella relativa al numero degli aeroporti e dei porti che ci sono nel nostro Paese. In effetti, ci siamo trovati di fronte un numero di porti enorme: sono troppi e non hanno fatto squadra, come si suol dire, ma anzi hanno finito per fare una competizione tra poveri. Sono stati realizzati infatti troppi porti, l'uno accanto all'altro, e lo stesso discorso vale per gli aeroporti. Ho letto su alcuni giornali che ci sarebbe un ripensamento da parte dell'attuale Governo sull'aeroporto di Viterbo. Preciso che non si tratta di un nuovo aeroporto: si vuole realizzarlo (e su questo punto non ascrivo meriti al precedente Governo, perché la decisione è stata presa dal Governo Prodi) in quanto è prevista la chiusura dell'aeroporto di Ciampino, per ridare vivibilità a quella città. Addirittura, il suo predecessore è stato denunciato alla procura della Repubblica dal sindaco di Ciampino per non aver autorizzato la chiusura di quell'aeroporto. Quindi, ripeto, quello di Viterbo non è un nuovo aeroporto ma è alternativo.

Vorrei chiederle, signor Ministro, chiarimenti su una notizia che circola nei corridoi, relativa all'intenzione dell'attuale Governo di riavviare la nascita della nuova Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali, che per legge dovrebbe iniziare la sua attività dal 1^o gennaio 2012. A prescindere dalla posizione che assumerebbe il Gruppo di cui faccio parte, sarei nettamente contrario ad una tale ipotesi, perché non è possibile continuare ad accettare che ANAS sia il controllato e il controllore e che firmi le concessioni. Per questo motivo, abbiamo voluto la costituzione di questa Agenzia. Ora, è una sua prerogativa esclusiva nominare il direttore generale, nessuno può metterci bocca: la legge

prevede che sia il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti a nominarlo. Non ho nomi da segnalare, ma le chiedo che il 1^o gennaio questa Agenzia cominci a funzionare, senza nulla togliere all'ANAS, con cui ho lavorato bene.

Sono meno favorevole, rispetto al collega Filippi, alla nascita di un'Autorità sui trasporti, dal momento che in Italia ci sono molte, troppe Autorità e questa viene richiesta per un fatto specifico, antipatico, cioè la soluzione di una competizione che dura da un po' di tempo. Credo che la politica e l'attuale Governo siano in condizioni di risolvere la questione, senza che si debba far nascere anche un'Autorità sui trasporti, considerato che, delle Autorità che si sono insediate in questi anni, alcune hanno funzionato mentre altre hanno creato solo problemi. Ci penserei un po' di più, prima di farne nascere un'altra.

Signor Ministro, noi abbiamo tutta l'intenzione di collaborare e di dare il nostro apporto ad un Governo al quale abbiamo votato la fiducia, però vogliamo farlo con grande franchezza, anche rivendicando quello che è stato fatto e denunciando, come ho fatto poco fa, ciò che non ha funzionato nel precedente Esecutivo, perché questo deve aiutarci a risolvere i grandi problemi del nostro Paese. Siamo riusciti a formare una coalizione che era impensabile per molti di noi, che hanno storie politiche così diverse; s'immagini quanto lo è stato per me, che vengo dalla destra ed ho sempre fatto politica in Toscana, ma ora mi trovo a votare un Governo insieme alla sinistra; lo stesso, però, vale anche per il senatore Filippi.

FILIPPI Marco (*PD*). I problemi sul territorio ce li ho anch'io!

MATTEOLI (*PdL*). Per un fatto del tutto casuale, poi, io ed il senatore Filippi veniamo dalla stessa Provincia, ma se l'abbiamo fatto, è stato perché riteniamo che il bene del Paese sia primario rispetto a tutto questo.

Quindi, convintamente ho votato la fiducia e naturalmente intendo portare anche il mio contributo da vecchio parlamentare in questa Commissione, per cercare di supportare il suo Governo.

DE TONI (*IdV*). Innanzi tutto desidero ringraziare il ministro Passera per la sua presenza, premettendo però che il ragionamento mio, che sono del Gruppo dell'Italia dei Valori, sarà molto più umile e concreto: stiamo parlando con un Governo d'emergenza e transizione, che ha da dare alcune risposte concrete, quindi questo è il tempo della concretezza, che significa conoscere davvero quali sono le risorse e le priorità.

Partirò con un concetto di fondo: l'ex ministro Di Pietro diceva che quello che conta è soprattutto chiudere e terminare i cantieri aperti. Quindi, signor Ministro, stiamo attenti a progettare, disegnare e sognare, per poi lasciare le incompiute sul territorio: non è tempo di creare aspettative, ma di dare risposte concrete. Sappiamo bene quanto pesi e conti il tema infrastrutturale e delle reti sul territorio rispetto a quelli dell'economia, della crescita e dello sviluppo, che ritengo fondamentali. Non starò a ripetere quanto già detto dal presidente Grillo sui porti, sulla logistica, sull'ANAS e sulla nautica, nonché le riflessioni del collega Filippi. Certamente le delibere recentemente adottate dal CIPE sono un segnale molto preciso e concreto rispetto a quanto ho detto poc'anzi: a questo punto, da lombardo e bresciano, prendo atto con soddisfazione dell'allocazione di 960 milioni di euro per l'Alta Velocità e l'Alta Capacità del tratto Treviglio-Brescia, per renderlo finalmente funzionale e funzionante, dopo tanto tempo. Questo, quindi, è un dato.

CASTELLI (LNP). Si sbaglia, senatore De Toni: 960 milioni di euro ce li abbiamo messi noi, mentre questo è il secondo lotto. Lo dico giusto per la verità dei fatti.

DE TONI (IdV). Fa bene a precisare, senatore Castelli, ma io prendo atto del modo in cui è appostato questo elemento.

Per il momento mi limito dunque a porre al Ministro due domande, perché molte cose sono già state ampiamente dette. Credo però che occorrerà un secondo incontro, signor Ministro, altrimenti ci riempiremo solo di belle intenzioni.

La mia prima domanda riguarda il tema delle frequenze, con riferimento al *beauty contest*. I Presidenti del mio Gruppo di Camera e Senato (quindi l'onorevole Donadi e il senatore Belisario) il 7 dicembre le hanno sottoposto una documentazione, nella quale vi sono alcune richieste. Per chi ci sta ascoltando - perché non tutti sono tenuti a conoscere tale dizione - preciso che *beauty contest* significa gara senza oneri, con assegnazione ad aziende che rispondano a determinati requisiti (così diamo anche la definizione da vocabolario). È possibile oggi evitare questo scempio, signor Ministro? Come potremmo evitare che accada? Per esempio, potremmo dire che c'è la possibilità di annullare questo bando, evidenziando la grave crisi finanziaria, evidentemente a conoscenza di tutti, in nome dei principi del rigore, dell'equità e della crescita. Suggeriamo che questa concreta entrata nel bilancio dello Stato potrebbe essere utilizzata - come abbiamo già anticipato - per ripristinare l'indicizzazione dei trattamenti pensionistici ben oltre la soglia prevista dal decreto-legge n. 201.

La seconda domanda costituisce una riflessione ad alta voce, con riferimento a qual è o può essere la posizione del Ministro e del suo Ministero circa tre principali aree di criticità che individuiamo nel tema infrastrutturale. In primo luogo, pensiamo alla scarsa interconnessione tra le infrastrutture di trasporto, che influisce sull'efficienza della rete, più ancora delle localizzate carenze di dotazioni fisiche. In secondo luogo, come si coniuga quest'aspetto con i diffusi problemi della regolazione, quindi con il limitato grado di concorrenza, che influisce negativamente sulla qualità dei servizi di trasporto. In terzo luogo, non dimentichiamo la frammentazione nella gestione della mobilità attorno alle aree urbane e la sottovalutazione del complessivo impatto ambientale del trasporto.

ZANDA (PD). Innanzitutto desidero formulare un augurio di buon lavoro al ministro Passera ed al vice ministro Ciaccia, i quali, avendo assunto un impegno molto consistente, credo ne abbiano bisogno. Preliminariamente vorrei anche sottolineare che ho molto apprezzato l'ultima parte dell'intervento del senatore Matteoli. Credo vada fatto un richiamo alle condizioni politiche del sostegno dei partiti di centrodestra e di centrosinistra a questo Governo, perché dà atto alle forze politiche che si trovano in Parlamento della consapevolezza della gravità della situazione e dell'importanza della nostra decisione di appoggiare il Governo Monti.

Detto questo, ho poche questioni da segnalare al ministro Passera, alle quali però attribuisco un certo rilievo. La prima riguarda il rapporto tra il Governo ed il nostro sistema autostradale. Da otto o nove anni, nel nostro Paese è invalsa la pratica di approvare con legge le convenzioni tra lo Stato e le concessionarie autostradali. È successo addirittura che alcune convenzioni siano state approvate con emendamenti presentati a decreti-legge o leggi *omnibus*, pochi minuti prima che il Parlamento esprimesse il suo voto. Questa prassi ha dato l'impressione - confermata e avvalorata dal contenuto di quegli emendamenti - che tale procedura legislativa venisse applicata per sottrarre le pubbliche amministrazioni alla responsabilità di firmare convenzioni fortemente vantaggiose per le società concessionarie, ma non per gli interessi dello Stato.

Ora, non vi è chi non veda che l'approvazione con legge di atti amministrativi è una pratica che non va bene in nessuna democrazia e che è una delle ragioni che hanno inquinato il settore. Vorrei sapere se il Governo intende proseguire con la pratica di approvare le convenzioni con leggi o addirittura con decreti-legge, oppure se ritenga giusto tornare a farle approvare dal Ministero con atti amministrativi, dopo il prescritto parere del CIPE, il quale a sua volta ha il prescritto parere dei suoi organi tecnici. Ricordo al Ministro che è accaduto che queste convenzioni

venissero approvate con legge nonostante il CIPE e gli organi tecnici del CIPE avessero espresso parere contrario.

Sempre riguardo alle autostrade, signor Ministro, per la prima volta quest'anno, nelle sue considerazioni finali, l'ex governatore della Banca d'Italia Draghi ha denunciato pubblicamente la gravissima situazione dei mancati investimenti delle società concessionarie. Ci troviamo in una condizione nella quale manca ogni trasparenza, perché il Parlamento, il Paese e l'opinione pubblica non sanno a quanto ammontino gli investimenti ancora non fatti. Il Governo dovrebbe quindi svolgere innanzitutto un'operazione di pulizia, cioè una ricapitolazione, facendo sapere a quanto ammontano gli arretrati. Dopodiché, credo vada trovata una soluzione. I concessionari sostengono di non poter investire perché mancano le autorizzazioni ai lavori. Bene, se non ci sono le condizioni, lo Stato deve trovare una strada diversa, anche investendo queste somme in altre direzioni, come sembrava voler suggerire Draghi nella sua denuncia. Non è possibile che i mancati investimenti rimangano a fare finanza nelle tasche dei concessionari. Mi sembra una cosa non ammissibile in uno Stato di diritto.

La seconda questione che vorrei segnalare riguarda le nostre ferrovie. L'Italia si deve complimentare con le ferrovie per il lavoro fatto sui treni ad alta velocità. Loro li chiamano ad alta capacità, ma in realtà sono ad alta velocità, perché l'alta capacità non c'è, dal momento che vengono usati solo per i passeggeri. Però, la questione che interessa gli italiani e che per il Gruppo del Partito Democratico (al Senato e alla Camera) è quello delle linee locali e del trasporto merci. Noi del Partito Democratico lo consideriamo un fattore discriminante per quanto riguarda la nostra valutazione dell'operato del Governo in questo campo. Il sistema che è stato adottato furbescamente in passato mi scuso per la franchezza, e con questo "furbescamente" intendo coinvolgere Governi di destra e di sinistra, pertanto non sto facendo una denuncia politica è stato quello di trasferire gran parte degli oneri delle linee locali alle Regioni, alle quali però vengono contemporaneamente sottratti i trasferimenti dello Stato. È un tema classico di direzione politica del Governo. Lei è anche Ministro dello sviluppo economico; io penso che, senza un ammodernamento delle linee locali, lo sviluppo di gran parte del Paese non abbia alcuna *chance* di essere conseguito. Credo pertanto che sia necessaria una chiarissima inversione di marcia per quanto riguarda le linee locali e i treni merci. Stamattina mi trovavo in Emilia Romagna: percorrere alle 9 di mattina l'autostrada da Parma a Bologna significa rischiare la vita per il numero di TIR che si sorpassano e da cui si viene sorpassati. Vorrei, infine, richiamare la sua attenzione su una pratica che non condivido: mi sembra che nelle ferrovie italiane ci sia un eccesso di sveltezza nei licenziamenti del personale. Infatti è accaduto che le fer-

rovie siano state costrette a riassumere per decisione dell'autorità giudiziaria i dipendenti licenziati. Io ritengo che una grande azienda debba discutere con i propri dipendenti; ma licenziarli perché protestano credo sia francamente una cosa che non va fatta. Questi metodi non possono essere consentiti nemmeno al migliore degli amministratori delegati.

Sulla questione delle *Authority* sono d'accordo con il senatore Filippi. Vorrei tuttavia prescindere ora dalle diverse opinioni espresse in materia dai senatori Filippi e Matteoli. L'Italia avrebbe bisogno di *Authority* se le autorità governative si comportassero da autorità governative indipendenti. Abbiamo invece bisogno di tante *Authority* perché troppo spesso succede anche in questo caso mi riferisco ad un passato di tutti i colori che i governanti non si comportano da autorità indipendenti; quindi abbiamo bisogno di cercare garanzie altrove. Signor Ministro, siccome sono sicuro che lei si comporterà in modo indipendente, mi riservo di esprimere un'opinione sul tema delle *Authority*, pur avendo firmato e sostenuto il disegno di legge che chiede l'istituzione di un'*Authority* dei trasporti. Prima di sostenere l'una o l'altra tesi, do atto delle intenzioni del Governo e, in questa fase, mi limito ad osservare quelli che saranno i passaggi, aspettandomi da questo Governo un comportamento stile *Authority*.

RANUCCI (PD). Desidero anzitutto ringraziare il Ministro e il Vice Ministro per la loro disponibilità. Cercherò di essere abbastanza lineare su alcuni temi che ritengo importanti. Signor Ministro, in questo momento ci stiamo tutti quanti lamentando per l'eccesso di imposizione fiscale. La speranza di questo Paese è sicuramente lo sviluppo economico, che passa attraverso il Ministero dello sviluppo economico, ma passa moltissimo anche attraverso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il collega Filippi ha accennato al problema del *project financing*. Il *project financing*, come lei e il Vice Ministro sapete benissimo, è molto importante in questo Paese, in assenza di denaro. Mi preoccupa tuttavia un aspetto. Nella società di progetto, come tutti sappiamo, esistono tre soggetti: il costruttore, il gestore e il finanziatore. Per troppi anni il costruttore ha pensato di passare tramite il *project financing* per fare soltanto un appalto e quindi diventare una controparte del gestore; questo è profondamente sbagliato. Mi viene spontanea una domanda: oggi i finanziatori, cioè le banche, hanno ancora la capacità di sostenere i grossi *project financing* in questo Paese? Non mi riferisco certamente alla banca da cui lei proviene, perché sappiamo che è stata ed è la banca che ha sostenuto di più le infrastrutture in questo Paese. Dall'altra parte, ci sono invece dei *project financing* che possono essere sostenuti a livello delle piccole e medie infrastrutture; penso alle infrastrutture comunali, ai parcheggi e a tutto ciò che ha un'anima e un progetto di

finanza calda. Anche in questo caso, credo che noi possiamo entrare a dare una mano ai Comuni, con un'istituzione che è molto importante e che lei conosce: l'Unità tecnica finanza di progetto. Nel 1999, in qualità di presidente dell'Eur S.p.A., realizzai uno dei primissimi *project financing* in Italia con il Palasport dell'Eur. All'epoca, quando pochi parlavano di finanza di progetto, fummo supportati dall'Unità tecnica finanza di progetto. Questa unità è stata per molto tempo all'interno del Ministero del tesoro; credo che ora essa dipenda direttamente dalla Presidenza del Consiglio. È importante poter rafforzare, presentare e aiutare questa struttura, soprattutto per i piccoli Comuni, che non sanno dove mettere le mani per iniziare ad attivare il *project financing*.

Parlando di piccoli Comuni, desidero affrontare la questione del Patto di stabilità. Il Gruppo PD ha presentato da diversi mesi, qui al Senato, una mozione che non è ancora stata discussa, con la quale si invita il Governo a permettere una deroga ai vincoli del Patto di stabilità per i Comuni virtuosi, solo per consentire gli investimenti in infrastrutture. Abbiamo calcolato che una Regione come il Lazio potrebbe mettere in moto quasi un miliardo di euro. Bisognerebbe quindi valutare se realmente conviene mantenere fermo il Patto di stabilità o se invece è preferibile concedere ai piccoli Comuni la possibilità di realizzare i progetti cantierabili.

Il senatore Zanda ha parlato di autotrasporto e trasporto ferroviario. Il Governo precedente ha assunto qualche iniziativa per spostare l'autotrasporto dalla strada al mare: bisogna riconoscere che sono stati stanziati fondi per realizzare le autostrade del mare, ma poco o nulla è stato fatto per spostare il trasporto sulle ferrovie. Credo invece che sia importante per il nostro Paese provare a togliere dalle strade una parte dell'autotrasporto, il cui costo - oltre a ciò che diceva il senatore Zanda - è effettivamente fortissimo. Pertanto, le autostrade del mare vanno incentivate. Tale misura si lega ad una politica generale del Paese sulle infrastrutture, come dicevamo prima: i porti sono importanti, perché c'è un collegamento tra autostrade del mare, porti e ferrovie. Solo in questo modo siamo in Europa, siamo collegati al mondo e non abbiamo piccole isole e piccole capacità di affrontare i problemi.

Sempre con riferimento alle autostrade del mare, Ministro, le ricordo i problemi connessi alla questione della Tirrenia. È stata svolta una gara, c'è un ricorso, o comunque una segnalazione a livello europeo. La Tirrenia è fondamentale per le isole, anche per quelle minori, sia per la società civile, sia per l'attività turistica e di trasporto.

Infine, le sottopongo una lista di priorità, rivolgendole domande e proposte per rilanciare il settore dell'edilizia e migliorare la capacità di contribuire allo sviluppo del nostro Paese. Parto da un discorso di meto-

do, chiedendole se non ritenga opportuna una convocazione delle parti sociali per gli Stati Generali delle costruzioni e quindi una riattivazione del tavolo che è stato interrotto nel 2009, a cui è seguita soltanto un'attività congiunta in una manifestazione fatta nel dicembre 2010.

Ci sono molte cose da fare. Lei ha parlato giustamente di abolizione di vincoli, di accelerazione nel settore delle infrastrutture, perché non si possono perdere dieci anni per costruire un porto turistico o fare una qualsiasi altra attività, anche edilizia, in una città, dato che una qualsiasi concessione o convenzione può avere una durata di decenni. Per quanto riguarda gli appalti pubblici, lei pensa ad una abolizione delle norme sul massimo ribasso, a una media mediata, all'introduzione di norme per la riqualificazione delle imprese? Queste, infatti, sono molto più facili da prevedere ed un riferimento può essere costituito dall'accordo che è stato sottoscritto dalle parti nell'ottobre 2011.

Nel settore del lavoro, ricordo l'estensione per legge del DURC (documento unico di regolarità contributiva) anche ai lavori privati: da questo punto di vista c'è un problema fortissimo, ma il DURC è uno strumento utile nella lotta che giustamente intendete condurre all'evasione fiscale, poiché consente di fare chiarezza e di far emergere la parte di lavoro svolta in nero.

Le chiedo ulteriori informazioni sulle politiche industriali, cioè sul sostegno all'edilizia sostenibile, sul miglioramento degli incentivi per la domanda e l'offerta e sulle misure per favorire l'aggregazione delle imprese. Sappiamo infatti che abbiamo tante piccole e piccolissime imprese, che forse è il caso di aiutare a crescere tramite l'aggregazione.

VIMERCATI (PD). Signor Ministro, sarò breve e mi limiterò a porle alcune domande. Innanzitutto, le chiedo di informarci su come è articolato il suo ufficio, cioè quali sono le deleghe attribuite al Vice Ministro e ai Sottosegretari (perché questo non è ancora noto) e quali temi intende gestire direttamente lei. In tal modo, potremo avere interlocutori certi nello svolgimento del nostro lavoro.

La seconda domanda riguarda la RAI, il cui consiglio di amministrazione scade a marzo: cosa intende fare il Governo, visto che è azionista dell'azienda? Pensa di procedere al rinnovo del consiglio di amministrazione con l'attuale legge o non è più opportuno (come noi riteniamo, visto il disastro in cui è finita l'azienda radiotelevisiva italiana) andare verso un amministratore delegato unico con una riforma della *governance* della RAI? Le segnalo peraltro che attualmente in Commissione di vigilanza sulla RAI non c'è più una maggioranza e una minoranza: siamo 20 a 20, quindi non si capisce come possa essere applicata l'attuale legge.

Sulla questione delle frequenze si è già soffermato il collega De Toni. Credo che una risposta sia necessaria, anche perché il problema non è quanto valgono oggi, ma quanto varranno in futuro. Infatti, la legge prevede che dopo cinque anni gli aggiudicatari possano cedere le frequenze ad altri, quindi al più lucroso mercato della banda larga, pertanto può darsi che questo regalo non sia immediato ma differito. In ogni caso, il rischio che si tratti effettivamente di un regalo c'è, quindi è importante che il Governo ci dica se intende fermare il cosiddetto *beauty contest*.

Le chiedo inoltre se sarà lei a seguire direttamente la materia relativa ad Internet, come ho capito, o se questa verrà delegata al Vice Ministro o ad un Sottosegretario. In questa Commissione, è già iniziato, sia pure in via preliminare, l'esame di un disegno di legge sulla neutralità della rete. Siamo ai blocchi di partenza, quindi vorrei capire cosa intende fare il Governo su questa materia. Credo sia auspicio di tutti (non solo mio, che sono uno degli estensori di uno dei due progetti, insieme al collega Vita) che il Governo investa in questo ambito con forza e autorevolezza, con tutto il proprio peso, per dare finalmente all'Italia una legge di principio e di sistema sulle questioni della rete. Non so se lei è al corrente del nostro lavoro, mi piacerebbe avere l'opportunità di illustrarglielo.

Richiamo la sua attenzione sulla vicenda di Expo 2015. Essendo di Milano, le chiedo di dedicare una seduta della Commissione a tale argomento, vista la complessità della materia, come facevamo anche con il precedente Governo, in particolare con l'ex vice ministro Castelli. Oggi mi limito a richiamare l'allarme che già ho lanciato varie volte, che è stato ripetuto nei giorni scorsi dalle autorità milanesi e lombarde, in quanto nessuna delle opere previste per Expo 2015 probabilmente sarà pronta. Siamo veramente all'allarme rosso. Vorrei capire che cosa intende fare il Governo, se riuscirà a dare una mano per portare al successo questa iniziativa.

Infine, elenco soltanto alcuni sottotemi: la bancabilità delle opere in *project*, i tempi per la realizzazione di metropolitane e autostrade, la certezza dei finanziamenti per le metropolitane.

Prima di concludere, le chiedo di dare udienza alla Provincia di Milano, che le chiederà un incontro nei prossimi giorni, per discutere della proposta di revisione del tracciato dell'autostrada RhoMonza, un'opera molto importante che rientra fra quelle per Expo 2015.

MAGISTRELLI (PD). Desidero rivolgere un cordiale saluto al Ministro e al Vice ministro: spero che questo sia solo un primo incontro, che dia inizio ad una lunga collaborazione. Seguendo l'impostazione adot-

tata dal Ministro, procederò seguendo l'elencazione dei temi. Oggi ho fatto la scelta di parlare di una parte del territorio, l'Adriatico centrale, che mi sta particolarmente a cuore non solo perché lì sono stata eletta e vivo, ma anche perché è un tema cui mi sono appassionata, soprattutto perché vedo che, mentre si sta ragionando del tema infrastrutturale con riferimento al Nord e al Sud, nonché al bacino tirrenico, c'è una dimensione assoluta per quanto riguarda questa zona, che rischia il vero e proprio isolamento.

Per quanto riguarda l'Alta Velocità - com'è già stato detto - desidero riprendere un concetto sul quale oltretutto abbiamo presentato diverse interrogazioni e mozioni anche al Senato: Ferrovie dello Stato e Trenitalia si sono mosse promuovendo soprattutto l'Alta Velocità, la Frecciarossa e la Frecciargento, dimenticando però completamente la parte del territorio che non è compresa in quella direttrice (Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Bari); da Bologna a Bari, la dorsale adriatica è completamente isolata. Altro tema, altro problema: il corridoio balcanico arriva fino a Ravenna. So che c'è l'interessamento dei Presidenti di Regione della Puglia, dell'Abruzzo, delle Marche e dell'Emilia Romagna perché ci sia un prolungamento fino alla Puglia. Non parliamo poi del collegamento ferroviario per quanto riguarda l'Adriatico ed il Tirreno: il Governo Prodi aveva finanziato il raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara, poi il senatore Baldassarri ha utilizzato in altro modo quei fondi; la superstrada Fano-Grosseto è ferma e penso che lo resterà per molti anni; la terza corsia dell'autostrada A14 si ferma a Porto San Giorgio e ritengo che nei prossimi quindici-vent'anni non sarà possibile riorganizzare il lavoro, naturalmente per miopia politica, anche della mia parte politica (l'amministrazione di sinistra). Questo però è un dato di fatto: si ferma - e si fermerà quando sarà portata a conclusione - a Porto San Giorgio. La Regione adriatico-ionica dovrà prendere il via entro il 2014: abbiamo bisogno di un impegno effettivo del Governo perché questo avvenga, valorizzando naturalmente questa macroregione.

Altro problema è quello della Fincantieri. Lei, signor Ministro, penso che in questo periodo avrà avuto contatti sul tema. Ad Ancona abbiamo un cantiere che dà lavoro a 580 persone, più le 1.500 dell'indotto, che però è fermo e i cui lavoratori sono in cassa integrazione. Il dottor Bono sostiene che, per via del bacino, può essere utilizzato per la cantieristica italiana, ma di fatto il lavoro inizia e la cassa integrazione continuerà fino al 31 dicembre di quest'anno. È chiaro che c'è bisogno di un sostegno alla politica economica del gruppo, non so se attraverso lo strumento della rottamazione o quale altro il Ministero vorrà utilizzare. Il presidente Grillo lo sa, perché ne abbiamo parlato diverse volte: come egli dice - lo cito - il nostro Paese non sopporta otto o nove can-

tieri, quindi c'è sicuramente bisogno di una redistribuzione del lavoro, compiendo alcune scelte.

PRESIDENTE. Senatrice Magistrelli, mi scusi se la interrompo ma voglio precisare che non ho detto questo: ho detto semmai che 31 anni fa, quando l'Italia aveva il 5 per cento del mercato mondiale, aveva nove cantieri che davano lavoro ad 11.000 persone; oggi, che non abbiamo neppure l'1 per cento, continuiamo ad avere nove cantieri, con 11.000 persone. Solo questo, dopodiché traiamo le debite conseguenze: dobbiamo acquistare mercato.

MAGISTRELLI (PD). Ha ragione, signor Presidente, qui il problema è che non c'è una politica della cantieristica, mi sembra ormai da troppo tempo. Questi nuovi cantieri, di fatto, non hanno lavoro e credo che questo sia uno dei problemi noti al Ministero. In questa parte del nostro territorio, che forse non è molto conosciuta - mi riferisco soprattutto alle Marche - insistono aziende importanti, che pure danno sostegno all'economia nazionale: la Merloni elettrodomestici, la Merloni termosanitari, Poltrona Frau, il gruppo Della Valle, Berloni, Guzzini, Elica (della quale fa parte il Vice presidente del Gruppo del PdL), Paciotti e Febal. Abbiamo quindi una parte del nostro territorio, che contribuisce non poco a definire l'economia italiana, che ha assolutamente bisogno di infrastrutture.

ZANETTA (PdL). Ringrazio il signor Ministro per la sua presenza. Credo debba mettere in sequenza i lavori fatti a partire dal momento in cui questo Parlamento ha varato la legge obiettivo: si sono succeduti tre Governi e per il tema delle infrastrutture c'è stata una pianificazione assolutamente intelligente, che rappresenta un patrimonio che - a mio modo di vedere - lei deve esaminare, per farsene carico e condividerlo (le sarà facile condividerlo, perché non è stato smentito neanche dall'ex ministro Di Pietro) e soprattutto troverà sempre grande collaborazione in questa Commissione tra una parte politica e l'altra, oggi costrette a cooperare (anche se per la verità non è difficile per questa Commissione). Si tratta di un patrimonio importante, che - come lei ha detto - per trovare attuazione deve tenere conto anche degli aspetti finanziari. Infatti il CIPE - come ha detto l'ex ministro Matteoli - è stato oggetto anche di qualche intoppo di ordine burocratico (mettiamola da questo punto di vista) che ne ha impedito l'attuazione. Quell'aspetto legato alle questioni burocratiche e procedurali che lei ha messo in evidenza, però, lei se lo ritroverà sul tavolo tutti i giorni. La tribolazione dell'ex vice ministro Castelli per mandare avanti i progetti dal punto di vista autorizzativo credo sarà la prima emergenza che lei si troverà sul tavolo. Voglio solo citarle la dif-

ficoltà che hanno gli imprenditori a procedere allo scavo delle gallerie: stiamo aspettando un decreto su terra e rocce da scavo che è in via di emanazione e che forse ci creerà qualche problema, anche perché, se viene emanato così com'è, probabilmente ne genererà altri.

Per quanto riguarda il codice sui contratti, questa Commissione ha esaminato il Libro verde dell'Europa. L'Europa si pone alcuni problemi di ordine procedurale e di difficoltà della macchina; il senatore Filippi ha sottolineato la mole di articoli presenti nel nostro codice. Questi sono dei problemi che credo lei potrà affrontare solo se, con gli altri suoi colleghi, troverà la concordia necessaria per istituire un tavolo, come peraltro hanno tentato di fare i ministri Brunetta e Calderoli sul tema della semplificazione e della sburocratizzazione. Si rischia tuttavia di fermarsi alle parole. Noi, ad esempio, abbiamo enfatizzato il concetto delle zone a burocrazia zero. Il titolo è bellissimo; poi però ci si rende conto, quando si va all'attuazione dell'articolato, che esso confligge sempre con le questioni ambientali, quindi alla fine il 50 per cento dell'Italia è vincolato. Quell'enunciato può anche piacerci e ci può anche far dire che abbiamo sburocratizzato ma, di fatto, ciò è successo solo nei limiti in cui è stato possibile farlo.

Per quanto riguarda gli argomenti di attualità, il Presidente ha posto benissimo il problema dell'ANAS. Da una parte ci troviamo di fronte alla nascita della nuova Agenzia, che non sarà però una nuova *Authority*; dalla lettura dell'articolato mi sembra che sarà un'*Authority* esistente ad assorbire queste competenze; si prevede infatti di individuare, tra le Autorità indipendenti esistenti, un'Autorità che svolga competenze assimilabili a quelle previste dall'articolo. Ciò consente di rimuovere il rischio, paventato dall'ex ministro Matteoli, di appesantire il sistema con l'istituzione di un'altra *Authority*. Secondo il mio punto di vista, però, questo aspetto deve essere messo in collegamento con le determinazioni sull'ANAS che lei dovrà provvedere ad attuare. Vorrei chiederle pertanto se ci sarà o meno un ripensamento rispetto a questo aspetto, alla luce delle nuove disposizioni che vanno ad attuare l'*Authority*.

Le altre questioni riguardano la TAV, il terzo valico e il trasporto pubblico locale. Abbiamo accolto con piacere l'attenzione che il Governo ha avuto su questi temi nel decretolegge e di questo la ringrazio.

SIRCANA (PD). Signor Ministro, sarò brevissimo, anche perché alcune questioni su cui volevo intervenire sono già state affrontate. Mi concentrerò pertanto su poche domande. Vorrei avanzare anzitutto una richiesta di approfondimento e di maggiori informazioni sull'Autorità dei trasporti. Leggo oggi che ci sarà un ampliamento delle competenze a strade ed autostrade. Vorrei capire se ciò significa che l'Autorità avrà

anche potere di controllo sul trasporto su gomma, che, com'è noto, rappresenta l'80 per cento del totale del trasporto merci nel nostro Paese e che è un settore fortemente deregolamentato.

In secondo luogo, ho letto ieri che il presidente della Conferenza delle Regioni Errani ha lanciato un allarme, dicendo che ci sarebbe bisogno non già di 800 milioni, ma esattamente del doppio, cioè di 1.600 milioni di euro, per il trasporto pubblico locale. Vorrei sapere se avevate per caso preso in considerazione questo aspetto.

Rimanendo sul tema delle ferrovie, una curiosità mi viene dalla lettura di dichiarazioni ripetute dei dirigenti di NTV, che si sono più volte espressi a favore di uno *spin off* di Rete ferroviaria italiana da parte di Ferrovie dello Stato. Mi interesserebbe sapere se il Governo si è formato un'opinione nel merito o almeno se intende affrontare in futuro questo tema.

Cambiando settore, per quanto riguarda invece il sistema aeropor-tuale e del trasporto aereo, ieri il presidente dell'ENAC, mentre da un lato ha invitato il Governo ad approvare rapidamente i contratti di programma di Aeroporti di Roma, SEA e SAVE, ha sottolineato la preoc-cupazione per i possibili problemi derivanti dalla mancata approvazio-ne della direttiva comunitaria del marzo 2011 in materia di diritti aero-portuali. A mio parere, si tratta di una questione veramente importante, sulla quale do atto al presidente Riggio di essere intervenuto più volte, ma alla quale non è stata ancora data una riposta confacente. Tale que-stione mette completamente in discussione tutto il discorso delle tariffe aeroportuali; esattamente ieri, Aeroporti di Roma ha presentato i suoi progetti d'investimento, legandoli all'aumento delle tariffe. Allora, se non approviamo la direttiva europea e poi concediamo un aumento delle tariffe che non è considerato in linea con la direttiva europea, rischiamo di subire una procedura di infrazione e tutto quello che ne consegue.

Termino chiedendo semplicemente se è intenzione del Governo la-vorare per una maggiore concorrenza nel trasporto aereo; penso alla trat-ta RomaMilano, finora gestita di fatto in monopolio dall'Alitalia.

BUTTI (PdL). Signor Presidente, sarò breve e non tratterò temi infra-strutturali, perché lo faranno con più competenza altri colleghi. Svol-gerò una breve constatazione e porrò tre quesiti. La constatazione è re-lativa al fatto che bisogna fare chiarezza sulla vicenda del *beauty contest* (mi auguro che lo faccia il Ministro). Come si fa a revocare una gara che peraltro è già in corso e alla quale stanno partecipando anche imprese quotate in borsa? È evidente che questo non si può fare e che recherebbe evidentemente un grave danno a queste imprese, che poi chiederebbe-ro un risarcimento allo Stato. Ma soprattutto è bene ricordarlo, perché

possiamo fare tutti un po' di speculazione demagogica, ma a tutto c'è un limite il *beauty contest* poggia su leggi dello Stato e su una delibera dell'AgCom, che è stata perfettamente studiata nel dettaglio con l'Unione europea. Quindi, contestare un qualcosa che in tutta Europa avviene normalmente sta diventando francamente un po' stucchevole.

Visto che si parla di gare, di infrastrutturazione e di *communication technology*, lei, signor Ministro, ha ricordato l'importanza dell'asta delle frequenze LTE, che ha visto partecipare parecchi operatori di telecomunicazione presenti nel Paese, direi anzi tutti gli operatori. Io credo che, così come aveva iniziato a fare il precedente Governo, un grande ulteriore contributo potrebbe venire da una sorta di semplificazione procedurale. Mi piacerebbe capire attraverso quali criteri, ammesso che il Governo abbia intenzione di intervenire in questo senso, si possa procedere, se non altro per agevolare gli investimenti e lo sviluppo delle infrastrutture e delle reti in banda larga mobile e per accelerare gli investimenti degli operatori privati di telecomunicazione.

Il commissario Kroes ha nuovamente sottolineato la necessità di incrementare gli investimenti per quanto riguarda le NGN. Ovviamente ci sono gli obiettivi fissati dall'Agenda digitale; tutti quanti stiamo lavorando per questo. Il ministro Romani aveva creato, ad esempio, una cabina di regia sullo sviluppo infrastrutturale in fibra ottica dell'intero Paese. Ora però sappiamo che le Regioni stanno procedendo per conto proprio. Questo, con ogni probabilità, porterà ad una parcellizzazione sul territorio di iniziative che potrebbero essere adottate a livello nazionale e porterà investimenti poco organici dal punto di vista del raccordo infrastrutturale. Non è allora il caso di procedere con questa cabina di regia, per far sì che gli operatori privati coinvestano insieme al settore pubblico in un'unica società - come è stato ripetuto più volte in Commissione - per la realizzazione e la gestione della nuova infrastruttura in fibra, da affittare poi, evidentemente in modo neutrale, a tutti gli operatori che lo desiderino?

La terza e penultima questione riguarda l'emittenza locale, che non ha più finanziamento: nonostante le provvidenze, il 90 per cento delle imprese che fa emittenza locale chiude i bilanci in negativo. Su questa situazione ha inciso molto la crisi pubblicitaria. Penso che questo possa essere anche un fatto positivo, perché finalmente si chiuderanno quelli che definiamo "videocitofoni" e così gli operatori investiranno nelle vere televisioni, che pure ci sono sul territorio. Il problema è molto serio, poiché la contrazione dei contributi previsti per le televisioni private con la legge n. 448 del 1998 rischia di lasciare a casa almeno 2.657 tra tecnici e giornalisti, che sono stati assunti dal momento in cui è stata finanziata quella legge. Precisando che con lo stesso rigore ponevamo analoga domanda al ministro Romani, criticando le scelte del ministro

Tremonti, vorremmo sapere se vi è un'inversione di tendenza da parte di questo Governo e in particolare del suo Ministero.

Richiamo infine la questione già sollevata dal collega Vimercati, chiedendole come intendete procedere per il rinnovo della *governance* RAI, che scade a marzo. Ricordo che in materia sono stati presentati due disegni di legge abbastanza simili, la cui primogenitura è del centrodestra, nel senso che per primo è stato depositato in Senato il disegno di legge che reca la firma del sottoscritto e del presidente Grillo, nonché di altri colleghi, e successivamente l'onorevole Bersani ha presentato un testo simile alla Camera.

FISTAROL (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*) . Signor Ministro, augurandole buon lavoro per l'impegno che l'attende, le pongo una domanda e le faccio due segnalazioni.

La domanda riguarda la situazione del trasporto su rotaia, a cui ha già accennato il collega Zanda. Vorrei essere più preciso su questo tema e chiedere qual è l'orientamento del Governo circa il rapporto tra lo Stato e il gruppo Ferrovie dello Stato. Sul territorio nazionale, infatti, la situazione delle tratte non strategiche oramai è al limite dell'emergenza: si verificano ripetutamente cancellazioni di corse, ritardi, guasti, per cui il servizio all'utente non è degno di quel Paese civile e d'avanguardia che vogliamo essere, obiettivo che questo Governo - mi sembra di capire - vuole aiutarci a raggiungere. In Commissione, ci siamo più volte confrontati con l'ingegner Moretti, il quale - riassumo per sommi capi, per affrontare il nocciolo della questione - sostanzialmente ha questa posizione: essendo il *manager* di un'azienda e dovendo far fruttare al meglio le risorse a sua disposizione, egli compie scelte conformi a questo ragionamento, privilegiando quindi soprattutto le tratte strategiche ed abbandonando le altre. A fronte di tali affermazioni, il Parlamento talvolta ha risposto, con le armi di cui i parlamentari dispongono, per segnalare problemi specifici di determinate tratte, il ripetersi di guasti e delle altre situazioni che denunciavo.

Ho capito qual è la posizione del Governo - anche la sua - a proposito degli aeroporti e personalmente la condivido. Per quanto riguarda invece il trasporto su rotaia, a parte la TAV e le grandi linee strategiche, lei ritiene di dare indicazioni al gruppo Ferrovie dello Stato di comportarsi diversamente da quanto ha fatto negli anni passati, oppure pensa che in questo Paese dobbiamo occuparci principalmente, se non esclusivamente, delle grandi linee strategiche anche per il trasporto su rotaia? Bisogna considerare infatti anche la parte relativa allo sviluppo, oltre a quella attinente al servizio da prestare agli utenti e ai cittadini, che dipende dalla scelta che facciamo in questo senso.

La prima sollecitazione - riprendo a tal riguardo un appunto del senatore De Toni - riguarda il rapporto tra risorse pubbliche, che sono scarse, come lei giustamente ricorda in ogni occasione (poi vedremo se ci saranno quelle private), e la realizzazione delle opere. Il senatore De Toni diceva giustamente, richiamando un'idea che era anche dell'ex ministro Di Pietro, ma non solo sua, che prima di tutto si dovrebbero completare le opere in corso di realizzazione. C'è anche un provvedimento del Governo, di cui abbiamo iniziato ad occuparci in Commissione, che stabilisce la possibilità di definanziare, di revocare il finanziamento di opere iniziate la cui realizzazione ha trovato intoppi, di quei lavori cioè che realisticamente sembra non si possano concludere. È quanto si faceva negli anni Novanta, in una situazione di emergenza simile a questa. Ricordo che allora l'ex ministro Ciampi aveva istituito una *task force* per valutare lo stato di avanzamento dei lavori di esecuzione delle opere e revocare il finanziamento concesso là dove non ci fossero probabilità di completarle. A quel tempo ero sindaco e avevamo questo problema, per cui abbiamo trovato i soldi e abbiamo completato l'opera.

C'è però un'altra faccia della medaglia, signor Ministro, cioè lo sblocco di finanziamenti per opere felicemente avviate a conclusione, che invece restano bloccate. Le faccio due esempi che riguardano il Sud e il Nord del Paese. Il primo riguarda gli interventi di messa in sicurezza dell'autostrada PalermoMessina, che presenta problemi di sicurezza rilevanti: le procedure di finanziamento sono bloccate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Un altro caso è quello che riguarda la circonvallazione Sud della mia città, Belluno, e i lavori per la realizzazione di un traforo: con la legge finanziaria 2008, sono stati stanziati fondi che lo Stato deve dare alla Regione Veneto, che a sua volta deve darli a Veneto Strade, la società che si occupa di questi lavori. Ebbene, i soldi non sono mai arrivati, per cui Veneto Strade anticipa risorse attraverso il credito delle banche, le quali però ora non concedono più credito. Pertanto, l'opera felicemente avviata rischia di fermarsi, con il rischio di guasti, ulteriori costi e così via. L'intoppo è al Ministero dell'economia. Non intendo darle suggerimenti, perché lei non ne ha bisogno, però mi domando se non ritenga giusto creare una *task force* all'interno del suo Ministero, non solo per decidere quali finanziamenti eventualmente revocare, in modo assolutamente fermo, ma anche per sbloccare situazioni di questo tipo.

L'altra sollecitazione riguarda le risorse destinate all'ANAS, che sono state azzerate dalle ultime manovre del Governo e del Parlamento. In sostanza, lo Stato impone all'ANAS di trovare i soldi attraverso il pedaggiamento delle strade o balzelli medievali che mi auguro lei contribuirà a togliere di torno, come le tasse sui passi carrai. Vorrei sapere

se questa linea strategica degli ultimi Governi è confermata anche da quello attualmente in carica.

CASTELLI (LNP). Tralasciando i preamboli, arriverò subito alle domande.

Riparto da quanto ha detto il collega Fistarol. Ci sono in effetti due norme, l'articolo 46 della legge n. 122 del 2010 e l'articolo 32 della legge n. 111 del 2011, che prevedono appunto la revoca dei finanziamenti non utilizzati. Su questo tema, almeno nel precedente Governo c'era un segreto degno della CIA; tuttavia, ho fatto opera di "spionaggio" e mi risulta che c'è più di un miliardo a disposizione, in base all'articolo 46, e forse un paio di miliardi grazie all'articolo 32. Vorrei sapere se questi fondi verranno effettivamente utilizzati dal vostro Ministero e riallocati oppure se verranno revocati di fatto, com'è accaduto col precedente Governo, del quale facevo parte.

Altra questione, sollevata anche dal senatore Fistarol, è relativa ai pedaggi: la legge n. 78 del 2010, approvata dal Parlamento, prevede il pedagiamento di 1.300 chilometri di strade aventi caratteristiche autostradali; tutto ciò in attesa di un DPCM, che mi risulta essere in bozza, nonostante sia partito fin da agosto dal Ministero delle infrastrutture, e giacere in questo momento al Ministero dell'economia. Voglio ricordare che, a mio avviso, qui si produce anche un danno erariale perché entrano 300 milioni di euro in meno nelle casse dello Stato, e nella fattispecie in quelle dell'ANAS, dal momento che al DPCM - che, lo ribadisco, è una norma prevista dalla legge - non viene dato seguito. Ecco, vorrei sapere se questo Governo ha intenzione di dare seguito a questo DPCM - che sappiamo quanti problemi ha creato dal punto di vista politico, soprattutto con il sindaco Alemanno - oppure no.

Vi è poi la questione dell'Expo 2015, sulla quale vi sono sostanzialmente due o tre punti molto importanti, almeno per quanto è a mia conoscenza. La prima è relativa al fatto che siamo intervenuti con la legge di stabilità 2012 per togliere dal Patto di stabilità le opere essenziali dell'Expo: resta però il problema delle due metropolitane, M4 ed M5, per le quali ci sono i soldi, che però il Comune di Milano non può spendere perché su questo tema non si è intervenuti. Vorrei sapere se il Governo intende estendere la revoca del Patto di stabilità anche a queste due opere, in modo che possano finalmente partire comiutamente.

Vorrei altresì sapere se l'atto aggiuntivo che riguarda la Bre-be-mi e che giace a sua volta al Ministero dell'economia e delle finanze è stato firmato oppure no. Credo che soprattutto il Vice ministro sia al corrente dei problemi che stanno nascendo in questo momento: stamattina c'è la Finanza negli uffici di Serravalle per problemi che nascono da alcuni

atteggiamenti dei precedenti presidenti di Provincia, su cui il Governo non può fare molto. Vorrei anche aggiungere che c'è qualche problema sulle *equity* da parte degli enti locali: in mancanza di queste, il Governo intende in qualche modo sopperire? Altrimenti rischiamo che tutto il castello finanziario che è stato fatto possa avere dei problemi: qui abbiamo i due fondamentali *player*, che su questo sono al corrente di tutto.

Con riferimento alla questione delle reti TEN-T (Trans-European Networks-Transport), credo che il Governo italiano abbia raggiunto un notevole risultato attraverso la proposizione alla Commissione del nuovo piano TEN-T 2014-2030. Ho visto con grande piacere che il Ministro ha dichiarato che intende dare priorità alle opere transfrontaliere, ma segnalo un aspetto rimasto in parte *a latere* di tutta la questione dei sistemi transfrontalieri: ho già in mano il biglietto delle Ferrovie svizzere per l'attraversamento del Gottardo il 1^o gennaio 2017, e sono convinto che onoreranno l'impegno. Sul lato Sud, soprattutto sulla Milano-Chiasso, siamo non in ritardo, ma comunque in "zona Cesarini", quindi pregherei il Governo di valutare la questione; si tratta tra l'altro di opere fredde, dove devono esserci esclusivamente finanziamenti dello Stato.

Mi associo a tutti coloro che hanno evocato la riforma della legge n. 84 del 1994, che ritengo possibile sbloccare perché condivisa da tutto il Parlamento: rimane solo la questione dell'autonomia finanziaria attraverso la partecipazione all'IVA.

Sui cantieri è vero quanto diceva il presidente Grillo, che però ricorderà perfettamente che a quei tempi l'Europa dava i finanziamenti per la cantieristica: tolti quelli in nome del mercato con la «M» maiuscola, anche tale settore è andato in malora. Anche su questo tema, dovremmo allora porre qualche domanda non al nostro interno, ma all'interno dell'Europa. Anche con riferimento all'Alitalia è stata evocata una domanda: a febbraio scade il regime di monopolio e ho visto con piacere che l'ingegner Sabelli ha dichiarato che non farà alcuna richiesta di ulteriore proroga. Stiamo a vedere: in caso contrario, auspico - e vorrei avere una conferma da parte del Governo e del Ministro - che non venga data, perché c'è effettivamente bisogno di apertura su quel punto.

L'ultima questione va sottolineata perché è qui presente il vice ministro Ciaccia, con il quale ho avuto il piacere di collaborare molto: è stato fatto tutto un lavoro di proposizione di norme per agevolare l'implementazione delle infrastrutture nel nostro Paese; lavoro che, per rispetto, ho tramutato in un disegno di legge che credo ormai sia arrivato alla Commissione.

PRESIDENTE. Non è ancora stato assegnato.

CASTELLI (LNP). C'è dunque questo disegno di legge: siccome però l'articolato è pronto ed in parte è stato implementato nell'ultima manovra, vorrei capire se il Governo intende portarlo avanti compiutamente.

GARRAFFA (PD). Signor Presidente, per un attimo mi è sembrato di assistere alla trasmissione di Marzullo, quando egli dice: «Mi faccia una domanda e mi dia una risposta», perché il senatore Castelli ha dimenticato di essere stato Vice ministro fino a venti giorni fa, quindi avrebbe potuto darsi le risposte già da sé.

CASTELLI (LNP). Dopo questa intelligente osservazione, prosegua pure.

GARRAFFA (PD). Lei è un intelligentone, invece, senatore Castelli.

La domanda è la seguente. Per opere già dotate di progettazione esecutiva (mi riferisco alla Palermo-Messina), il Governo regionale mandò al ministro Matteoli una serie di documenti che adesso ho consegnato al vice ministro Ciaccia. Per la messa in sicurezza dell'autostrada Palermo-Messina, dopo i morti che ci sono stati, la magistratura ha bloccato due tratti importantissimi: c'è la lettera di richiesta per procedere allo sblocco dei fondi necessari e agli interventi per la messa in sicurezza.

La seconda domanda è relativa ai treni che partono da Palermo, ma non arrivano più al Nord, per fermarsi a Roma: tutta la Sicilia è danneggiata da questo tipo di problematica.

PRESIDENTE. Colleghi, dal momento che, essendo imminente l'inizio della seduta dell'Aula, non possiamo rispettare l'impegno preso con il ministro Passera per consentirgli di dare oggi stesso alcune risposte, avverto che gli interventi degli altri colleghi che hanno chiesto di prendere la parola e quindi la replica del Ministro avranno luogo in una prossima seduta.

Ringrazio dunque il ministro Passera, il vice ministro Ciaccia e tutti i colleghi che sono intervenuti e rinvio il seguito delle comunicazioni ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16.30