Senato della Repubblica XVII LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 1

8ª COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

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

4ª seduta (pomeridiana): giovedì 30 maggio 2013

Presidenza del presidente MATTEOLI

CG 0013
TIPOGRAFIA DEL SENATO

I N D I C E

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

* PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 4, 16 e *passim*
CIOFFI *(M5S)* 21
CROSIO *(LN-Aut)* 20
FILIPPI *(PD)* 18
* LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti* 3, 4
ROSSI Maurizio *(SCpI)* 24

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: Grandi Autonomie e Libertà: GAL; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT) – PSI: Aut (SVP, UV, PATT, UPT) – PSI; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Misto: Misto; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà:Misto-SEL.

Interviene il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Maurizio Lupi, accompagnato dall'avvocato Giacomo Aiello, capo di Gabinetto, dal dottor Emmanuele Forlani, capo della Segreteria, dal dottor Enrico Seta, capo della Segreteria tecnica, dall'ingegner Ercole Incalza, capo della Struttura tecnica di missione, dall'ingegner Amedeo Fumero, capo Dipartimento trasporti, e dalla dottoressa Ida Tramonti, dirigente Struttura tecnica di missione.

I lavori hanno inizio alle ore 14,45.

PROCEDURE INFORMATIVE

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 46 del Regolamento, le comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Maurizio Lupi sulle linee programmatiche del suo Dicastero.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è pervenuta la richiesta di attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, anche sul canale satellitare del Senato e sulla *web*-TV, nonché di trasmissione del segnale audio con diffusione radiofonica, e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Nel ringraziarlo per aver accettato in tempi brevissimi il nostro invito a partecipare all'odierna audizione, rivolgo al ministro Lupi un saluto di benvenuto e gli lascio la parola affinché possa svolgere la sua relazione.

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* Signor Presidente, nel ringraziare lei e, ovviamente, i membri della Commissione, devo precisare che la celerità con cui ho aderito al vostro invito non è dovuta solo a generica disponibilità, ma al fatto che considero un dovere intervenire in questa Commissione per esporre i punti ed i pilastri fondamentali delle azioni che il Governo ed il Ministero stesso intendono attuare.

Se il Presidente è d'accordo, credo che la cosa più utile possa essere consegnare agli atti della Commissione una relazione, puntuale e dettagliata, che affronti i temi amplissimi di nostra competenza che non credo ci sarà possibile esaurire solo nell'ambito dell'odierna seduta.

PRESIDENTE. La Presidenza la autorizza in tal senso.

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* Se mi è consentito, vorrei quindi svolgere una esposizione di carattere più generale e politica a partire dagli indirizzi dai quali poi discendono le strategie e le azioni concrete, per affrontare i nodi principali che reputo di attualità e fondamentali. Nel tempo che abbiamo a disposizione – già in questa prima fase – vorrei poi poter ascoltare le vostre domande e rispondere, riservandomi eventualmente di intervenire nuovamente in questa sede in una prossima occasione, sia per ritornare sulla relazione che è nelle vostre mani, sia per dare risposta alle domande che vorrete pormi una volta che l'avrete letta; diversamente, il rischio che si corre è che io impieghi tutto il tempo a disposizione per relazionarvi, se pure su questioni che tutti reputiamo importantissime, senza però nel merito fornire chiarimenti. Suddividere le mie comunicazioni nel modo indicato penso invece possa in tal senso essere d'aiuto; pertanto, se il Presidente è d'accordo, intenderei procedere così come suggerito.

PRESIDENTE. Proceda pure, signor Ministro.

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* Nel merito credo si debba assolutamente partire da una premessa – rispetto alla quale occorre verificare il consenso della Commissione, anche alla luce degli indirizzi che la Commissione stessa fornirà – perché da essa discendono sia le priorità strategiche che il Ministero ha individuato tenendo conto del contesto attuale, sia le azioni da intraprendere. Tale prima premessa è dunque scontata, perché ci troviamo in questa Commissione, ma non ovvia, come del resto il Presidente ben sa, essendo stato a sua volta Ministro delle infrastrutture e trasporti; essa consiste nel fatto che non si può pensare di affrontare il tema dello sviluppo infrastrutturale del nostro Paese in maniera divisa da quello dello sviluppo trasportistico.

Trasporti e infrastrutture hanno infatti un'unitarietà strategica fondamentale e mi sembra molto utile che, indipendentemente dalle appartenenze politiche, con l'inizio di questa nuova legislatura e di questo nuovo Governo – nella passata legislatura ho ricoperto l'incarico di Vice Presidente della Camera – si sia tornati ad avere un Ministero delle infrastrutture e dei trasporti distinto da quello dello sviluppo economico. Questo non perché i trasporti e le infrastrutture non forniscano un contributo allo sviluppo economico del Paese (è totalmente plausibile che questi due comparti lo diano come, del resto, tutti gli altri settori), ma proprio perché la politica strategica e puntuale d'intervento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vive non solo di una propria autonomia, ma di una propria grande forza caratteristica.

Il secondo punto della premessa sta nel fatto che, anche a causa del momento storico, oggi qualunque politica il Ministero voglia attuare – e il Parlamento desideri non solo approfondire e supportare, ma anche modificare – deve fare i conti con un fattore ineliminabile: il tempo. In caso contrario, rischiamo di fare voli pindarici, di emanare nuove leggi e di pensare di cambiare il mondo, senza però confrontarci con il fattore

tempo, elemento essenziale per le strategie che mettiamo in essere. È evidente che questo fattore, nelle materie di nostra competenza, si deve confrontare con la programmazione e la pianificazione, ma soprattutto con la realizzazione di tale pianificazione, della domanda e delle esigenze e, aspetto non ultimo, con i costi che ne derivano. In assenza della considerazione del fattore tempo, senza cioè il confronto con il tempo necessario per realizzare programmazione, pianificazione e soddisfazione, rischiamo di aumentare il divario dei costi sociali ed economici del nostro Paese e di non identificare neppure le priorità. È evidente che per fare tutto questo occorra darsi una prospettiva, che è sempre e comunque quella che guarda verso il futuro, di lungo termine, mai di breve; successivamente, però, siamo chiamati a collocare questa prospettiva in un'azione temporalizzata che faccia cioè i conti con la realtà e con i suoi tempi d'attuazione.

Lo dico perché – il sottoscritto e il presidente Matteoli lo ricordiamo bene con l'esperienza delle precedenti legislature – la norma che abbiamo voluto nel 2001, che ha preso il nome di «legge obiettivo», aveva esattamente questo tipo d'impostazione, quella cioè di guardare verso il futuro e di individuare le priorità, ma anche le modalità – con gli errori che a distanza di dieci anni in parte sono stati modificati e in parte potremo ancora modificare – con cui quella prospettiva del futuro, la realizzazione delle reti infrastrutturali nel nostro Paese, avrebbe potuto essere attuata.

L'ultimo punto della premessa è invece il cuore dell'indirizzo politico che spetta al Governo e che, una volta impostato si traduce nell'azione legislativa al Parlamento e si confronta con la sua azione. Ribadisco la mia convinzione circa l'opportunità che la politica torni ad essere protagonista nello sviluppo del Paese, indicandone priorità, punti chiave e principi su cui confrontarsi, punti che desidero elencare e sui quali vorrei aprire con voi una riflessione.

A parere mio, così come del Governo, il primo punto – che anche a distanza di tanti anni di dibattito sul tema delle infrastrutture e del trasporto, si può condividere o meno – è dato dal valore fondamentale rappresentato dalle infrastrutture per il Paese e dal loro essere un fattore di sviluppo. Esse non costituiscono quindi solo un costo, né una spesa improduttiva, ma un investimento reale, che si dispiega su tre grandi livelli: in primo luogo, lo sviluppo economico e, in secondo luogo, la tutela, la difesa ed il miglioramento dell'ambiente (quello che oggi si chiama sviluppo sostenibile). Sviluppo delle infrastrutture dei trasporti e miglioramento e difesa dell'ambiente non sono fattori incompatibili; nel nostro Paese dobbiamo mettere da parte questo concetto di incompatibilità e occorre lavorare tutti affinché anche l'Italia – com'è stato dimostrato in molte occasioni – comprenda che questi due elementi possono andare di pari passo. Da qui discende il compito del Governo di confrontarsi anche sulla veridicità o meno di questo assunto e quindi di essere giudicato sul fatto che un'opera che si sta realizzando, una priorità che ci si è dati o le risorse che si sono destinate risponda o meno ai due criteri citati.

Il secondo grande livello riguarda la crisi. La sfida della crisi non fa venir meno la forza ed il valore non solo di una programmazione o di una

pianificazione, ma anche della stessa realizzazione delle infrastrutture strategiche (e poi vedremo anche più puntuali) nel nostro Paese: al contrario, le mette in evidenza. Ricordiamoci sempre che l'Italia, purtroppo, si è trovata impreparata perché non ha approfittato dei periodi intermedi fra le crisi economiche – mentre ancora quella presente, purtroppo, ancora perdura – per agganciare la ripresa e la crescita in maniera concorrenziale con gli altri Paesi. Lo dimostra il fatto che avevamo un segno positivo – cioè un *trend* di crescita – ma un segno positivo comunque inferiore a quello degli altri.

Dopo cinque anni di gravissima recessione, come ci auguriamo tutti, arriverà la crescita. Non dobbiamo essere l'ultimo vagone di questo treno, ma il primo e, quindi, occorre approfittare dell'opportunità e anche della drammaticità del momento per realizzare le riforme infrastrutturali.

Vorrei poi soffermarmi sul terzo elemento a proposito del quale da tempo in Parlamento si svolge gran parte del dibattito politico. La crisi evidenzia la scarsità della risorse pubbliche; quelle disponibili sono preziose e, come tali, non possono essere sprecate, ma vanno utilizzate al meglio e a seconda delle priorità.

Un altro aspetto per noi imprescindibile è che le risorse private costituiscono un elemento indispensabile per il nostro Paese. Non sono dunque un fatto negativo, ma una modalità positiva se risponde agli indirizzi che il Paese si dà e, se li attua attraverso le funzioni di controllo del pubblico, della politica, del Governo e delle istituzioni. Anche il partenariato pubblico-privato diventa, quindi, un elemento imprescindibile.

Da questo punto di vista le liberalizzazioni e gli interventi di defiscalizzazione, secondo il principio in base al quale un euro di risorsa pubblica messa a disposizione crea un moltiplicatore delle risorse del privato, credo debbano diventare aspetti necessari, pur se non gli unici.

Per quanto riguarda il rapporto con l'Europa, è da ieri a tutti nota l'uscita dell'Italia dalla procedura di infrazione per *deficit* eccessivo. Ciò detto, vorrei far rilevare che, volenti o nolenti, anche le nostre politiche d'infrastrutturazione del Paese, così come le nostre politiche dei trasporti, si devono confrontare con l'Europa. Di seguito vi esporrò il mio parere sulla situazione delle reti che abbiamo realizzato nel nostro Paese. Se le nostre infrastrutture sono inserite all'interno delle reti Ten-T, nell'ambito di quelli che oggi vengono chiamati *core network*, se il forte impegno del nostro Governo in Europa è volto a dimostrare che le spese per infrastrutture non sono improduttive, ma costituiscono investimenti, si comprende allora anche che tutta la partita che si gioca in Europa, che viene definita *golden rule*, è fondamentale per il nostro Paese, e non può fare a meno di un dialogo e di un rapporto più forte con l'Europa stessa.

Da questo punto di vista, anche i trasporti e le finalità trasportistiche delle infrastrutture sono altrettanto strategiche, proprio perché – è di tutta evidenza – lo sviluppo si realizza attraverso infrastrutture efficienti che permettano di recuperare il *gap* senza incrementare i costi a carico delle imprese.

Mi dilungo su questi aspetti, considerato che sugli esempi concreti di quanto sto sottolineando potremo soffermarci in un momento successivo.

Non mi sto riferendo solo alle grandi opere, ma anche ad opere di interesse locale che diano la possibilità di completare il disegno strategico. Anche in tal caso mettere in contrapposizione «piccolo» e «grande» rappresenta – a mio parere – un errore madornale che non possiamo compiere e sono i dati stessi a dimostrarlo. Ho esperienze anche personali che testimoniano che tanto più s'investe nelle grandi opere, tanto più esse costituiscono un moltiplicatore e un acceleratore indispensabile del completamento della dotazione infrastrutturale sul territorio.

Anche da questo punto di vista cito la *golden rule* a livello europeo. Si è conclusa la procedura d'infrazione nei confronti del nostro Paese e se oggi l'Italia investe 33,5 miliardi di euro – non i 37 miliardi del passato – per dare il proprio contributo realizzativo alle reti europee, è evidente che queste risorse costituiscono il contributo che il Paese dà alle reti europee e, come per la Germania e la Francia, si tratta di risorse contabilizzate, perché sono quelle che ognuno di noi mette a disposizione, ma non possono essere ricomprese nei criteri del patto di Maastricht. Questo genera o genererà risorse ulteriori per gli altri obiettivi che dobbiamo realizzare.

Di riflesso e a cascata – con ciò anticipo argomenti molto concreti – se lo stesso principio ha una sua validità generale sul valore delle infrastrutture, allora dobbiamo lavorare anche all'interno del nostro Paese affinché su scala nazionale si applichi lo stesso principio di *golden rule,* secondo il quale investimenti infrastrutturali locali, ad opera non dello Stato ma degli enti locali virtuosi, bancabili, e che vedono la possibilità e la strategicità di completamento della dotazione e della riqualificazione ambientale, territoriale e infrastrutturale di un territorio, non possono cadere sotto la scure del patto di stabilità.

Vorrei ora evidenziare un principio costituzionale di cui ho fatto menzione anche in sede di riunione del Consiglio dei Ministri – mi riferisco all'articolo 118 della Costituzione e alla sua modifica; la possibilità che gli enti locali hanno di indebitarsi autonomamente nella realizzazione di opere di interesse locale si riferisce infatti esattamente a questo principio. Questo è un tema che dobbiamo affrontare e se tutto ciò costituisce un'opportunità determinata dal fatto che siamo usciti «politicamente» dalla procedura d'infrazione, dobbiamo allora perseguirla. Vorrei chiarire questo aspetto: per il Governo essere usciti dalla procedura d'infrazione non significa ritornare ad un spesa infruttuosa, inutile ed inefficace, o a fare sprechi, e non eliminare la spesa pubblica improduttiva. Vuol dire, al contrario, continuare a lavorare nella direzione che oggi è l'imperativo del Paese, come rilevato nella recente relazione della Corte dei conti, ovvero la crescita. In tal senso, quindi, è necessario impegnare le risorse che possiamo mettere in campo, per esse intendendo sia quelle legislative (semplificazione, sburocratizzazione, valorizzazione di quanto già esiste) sia economiche.

Vi è poi un ultimo punto da considerare. Dal perseguimento di questa strategia a trarre vantaggio non saranno certamente solo l'economia e le

imprese – ciò non sarebbe sufficiente per una strategia di governo – ma anche l'ambiente e la coesione sociale.

I due punti fondamentali del programma di questo Esecutivo – mi è stato ricordato che uno di essi non rientra nella competenza di questa Commissione, ma non credo che ciò sia così rilevante vista che non si può ragionare a compartimenti stagni – dovranno essere il tema della casa, inteso nella sua accezione più ampia (non solo piano casa ma anche piano città), e quello di una grande opera di riqualificazione urbana gestita con intelligenza, senza più consumo del territorio nel nostro Paese ed in tale ambito si inseriscono anche i temi della demolizione e della ricostruzione. Al riguardo va detto che, pur trattandosi di una caratteristica della nostra proprietà, non si comprende la ragione per cui mentre in tutti gli altri Paesi europei ed extraeuropei è possibile demolire e ricostruire con più qualità per l'abitare, in Italia il tema della sostituzione edilizia non è mai stato affrontato. Basterebbe – questo è il nostro impegno e lo ritroverete nel testo della relazione – porre al riguardo dei vincoli e degli indirizzi, determinando che si attua la sostituzione edilizia perché è di interesse pubblico, agendo, quindi, avendo ben presenti temi come quello della casa ecologica, della riqualificazione di un territorio degradato. In questa fase eccezionale che stiamo attraversando, con un Governo altrettanto eccezionale, dovremmo forse approfittarne tutti insieme, grazie al dialogo e con l'aiuto del Parlamento, per superare anche barriere ideologiche che oggi forse non hanno più senso. Siamo qui tutti insieme per dare una mano al Paese, avendo ben chiaro cosa ciò voglia dire e confrontandoci sul significato di «dare un mano».

Passo ora alla questione del metodo, a cui tengo particolarmente e sulla quale mi limito a fare qualche accenno considerato che una pagina e mezza nel documento che lascio agli atti si sofferma proprio su questo punto.

Nel merito dico subito che quanto ho detto si potrà realizzare solo se il Governo sarà ben consapevole della necessità di procedere – facendo tesoro dell'esperienza degli anni passati – attraverso l'ascolto, il dialogo, la collegialità all'interno dello stesso Esecutivo. Pensate ad esempio al tema della casa: è evidente che l'IMU è una leva fiscale, ma non è pensabile che tale argomento sia affrontato da un singolo Ministero, dal momento che la politica della casa passa attraverso la leva fiscale. Altrettanto vale per gli incentivi fiscali – questione che speriamo di affrontare domani – assegnati per l'ecobonus per le ristrutturazioni e le riqualificazioni, che non riguardano solo le entrate e le uscite di uno Stato, ma che costituiscono le priorità che un Paese stabilisce per dare un segnale e rimettere in moto l'economia con un'azione globale.

Occorre allora realismo. Potremmo arrivare a descrivere il Paese più bello, ma dobbiamo con realismo decidere su che cosa vogliamo concentrarci.

A tale proposito, vi informo che ho già incontrato i rappresentanti delle Regioni ed abbiamo concordato sulla destinazione di alcune risorse: molte sono già iscritte a bilancio, magari non sono state impegnate – e

non per colpa di qualcuno- oppure sono state assegnate per opere che sappiamo non si realizzeranno mai o che non sono più indispensabili, dato che non ne è iniziata ancora la realizzazione.

Dobbiamo quindi prendere una decisione con coraggio e realismo, non con un atto di imperio, ma insieme a Regioni ed enti locali. Costituiamo un fondo revoche, le cui risorse sono messe a disposizione delle Regioni per opere che si possono immediatamente cantierizzare. È questo uno dei contributi che diamo alla crescita ed è un modo di procedere con realismo. Forse avremo poco respiro, ma credo che questo debba essere un punto centrale. Ritengo, infatti, che alla fine occorra assumersi le responsabilità e decidere: penso che su tale aspetto si aprirà una discussione, del resto è già avvenuto in altre Commissioni, ma questo lo considero un bene, il confronto è positivo, altrimenti sarei in contraddizione. Questo Paese, e in particolare i suoi Governi, spesso non hanno avuto la capacità di assumersi la responsabilità e di prendere le decisioni. Sono convinto invece che dopo aver svolto un ampio confronto ed aver adottato il metodo della collegialità e della discussione, alla fine sia importante prendere una decisione, assumendosene la responsabilità.

Faccio l'esempio della cosiddetta «legge obiettivo»: dopo aver discusso, ci si è presi la responsabilità di attuarla. Saranno poi i cittadini a giudicare i risultati, questo è del resto il principio di una democrazia responsabile. Non si può sempre rimettere in discussione tutto, magari arrecando così danno alla collettività.

Non è neanche ammissibile che una legge sia retroattiva. Anche questo punto viene affrontato nel nostro documento, nell'ambito dei principi. Su questo aspetto occorre che sia condotta una battaglia da parte di tutti, trasversale, perché uno Stato di diritto non è mai retroattivo. Il Parlamento ha tutto il diritto di approvare le leggi che ritiene più utili, ma per il futuro, non per il passato, altrimenti non verrà più nessuno ad investire in questo Paese!

Queste sono le linee politiche di azione su cui il Governo svilupperà i propri interventi. Vediamo ora come si traducono e quali sono i pilastri strategici.

Il primo pilastro, da cui deriva tutto e che è uno degli obiettivi fondamentali che secondo me ha questo Governo (ma questo corrisponde al mio parere di Ministro delle infrastrutture e dei trasporti), è la creazione delle condizioni per la crescita nel nostro Paese. Ogni Ministero, compreso quello delle infrastrutture, deve domandarsi come può, attraverso l'esercizio delle proprie competenze, mettere in azione risorse, strategie, azioni, normative, per riavviare la crescita immediatamente e poi nel breve, medio e lungo periodo.

Per le politiche infrastrutturali e trasportistiche, occorre ovviamente prevedere un'azione di lungo periodo, ma oggi possiamo adottare criteri nuovi, grazie al fatto che in questi dieci anni si sono realizzate e si stanno realizzando le reti, all'interno di un disegno europeo. La nuova sfida, la nuova politica su cui dobbiamo confrontarci, particolarmente con gli enti locali, è quella concernente il passaggio dalle reti, che sono state rea-

lizzate, ai nodi. Questa è la nuova sfida dell'Italia: abbiamo le reti, i porti, gli aeroporti, gli interporti, le autostrade, le ferrovie, l'Alta velocità, i grandi sistemi urbani, ora dobbiamo ragionare su come investire per fare in modo che questi siano interconnessi. Si potrebbe allora pensare ad una nuova legge obiettivo (magari denominandola in modo diverso, visto che a qualcuno tale denominazione non piace) per destinare risorse, individuando un metodo che riconosca la strategicità dei nodi per i prossimi dieci anni e fissi questa priorità. Ciò si può fare solo mediante il dialogo con le Regioni e gli enti locali, puntando su federalismo e sussidiarietà (uso due termini cari in modo diverso alle sensibilità qui rappresentate), e non solo sul localismo. Di localismo si muore: la rivendicazione delle esigenze di un territorio è di certo fondamentale, ma questa deve tener conto assolutamente dell'interesse più generale.

La seconda questione è ancora più concreta. Se vogliamo dare il nostro contributo alla crescita, dobbiamo allora affrontare le emergenze. Ciò vuol dire che queste saranno oggetto delle prime azioni immediate di questi mesi (non dei prossimi anni) di governo su cui dovremo impegnarci e confrontarci con la Commissione. La prima è la cantierizzazione di tutte le opere che sono già state programmate o avviate, o delle quali sia verificato lo stato di avanzamento dei lavori. È il primo grande contributo che possiamo dare. Al termine di questa audizione ho un incontro con il Ministro dell'economia e delle finanze, perché su questo aspetto la collegialità e un dialogo stretto con quel Dicastero sono per noi fondamentali. Ci sono opere che non costano e sono bloccate a causa di alcune procedure; così come ci sono risorse già allocate che possono essere stanziate, e risorse già stanziate ma inutilmente.

Nel documento che lascio agli atti, troverete maggiori dettagli sul fondo revoche e su quanto sto dicendo. Pensate (faccio solo un esempio, ma potete approfondire il tema leggendo il suddetto documento) che abbiamo nove interventi su reti infrastrutturali e ferroviarie che genererebbero 10 miliardi di euro di lavori immediati. Sono opere per cui esiste già una copertura finanziaria, alcune di queste sono già cantierate, altre sono in fase di progettazione avanzata. Questo caso, che tra l'altro è strategico, evidenzia la necessità di monitorare e capire quale è lo stato di avanzamento dei lavori, quali sono le risorse disponibili e che cosa manca per la realizzazione delle opere. Queste sono le priorità su cui il Parlamento formula le sue richieste; d'altra parte, sono le stesse cose che chiedevo anch'io quando ero deputato.

Torno su un tema cui ho accennato prima. Nella precedente legislatura sono state varate due buone leggi, la legge n. 183 del 2011 e la legge n. 221 del 2012: se le risorse private sono necessarie, allora queste norme sulla defiscalizzazione delle opere bancabili e non bancabili devono diventare realtà. Non è possibile che, nonostante l'approvazione di quelle leggi, oggi ci siano opere ferme che potrebbero mettere in moto 21 miliardi di euro di fondi privati, non pubblici, delle quali è stata stabilita la necessità e la strategicità. Oggi ero a Civitavecchia e mi è stato chiesto che fine abbia fatto la tratta autostradale Civitavecchia-Orte-Mestre; ma analogo

discorso può essere fatto per la Pedemontana veneta e quella lombarda e per la Bre-Be-Mi: sono tutte opere già previste, che questo Governo – come altri precedenti – ritiene indispensabili e che quindi (sono orgoglioso di essere ministro, non sono qui a tenere una lezione universitaria) ma devono essere sbloccate.

Il terzo tema da affrontare è quello della manutenzione straordinaria delle reti e del territorio. Non possiamo più vivere di emergenze. Tra l'altro, anche questo intervento è un contributo alla crescita. Ho chiesto all'ANAS di predisporre un piano straordinario di progetti puntuali (ponti, viadotti, rete stradale e così via), per i quali troveremo e stanzieremo le risorse necessarie affinché si possa immediatamente procedere nella direzione indicata.

Questo è solo un esempio. Ciò detto, evito di dilungarmi sulla questione della manutenzione straordinaria del territorio rinviando ai dettagli molto puntuali contenuti nel documento che lascio a disposizione. È evidente che una parte di tale attività viene svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e una parte dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Non è più accettabile che ci siano risorse allocate e non spese, pur – ripeto – senza identificabili responsabilità di alcuno: penso ad esempio al tema del dissesto idrogeologico e dell'ambiente. Ci sono risorse iscritte a bilancio: il presidente Matteoli, che è stato Ministro, sa che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha avuto una disponibilità di 900 milioni di euro.

Nella relazione troverete un passaggio dedicato alla manutenzione della rete ferroviaria e alla ricostruzione della città de L'Aquila. A tal proposito, ciò che riguarda la competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero la ricostruzione degli edifici pubblici – tutto il resto spetta infatti al commissario straordinario – deve evidentemente costituire un'emergenza.

Per ciò che riguarda il trasporto pubblico locale, come rileverete, esso viene anteposto dal Governo ad altri temi pur altrettanto fondamentali. Credo che, dal momento che stiamo compiendo importanti investimenti sulle grandi reti e che abbiamo investito sull'Alta velocità, il trasporto pubblico locale diventi oggi una delle priorità del Governo, in raccordo con le Regioni. Desidero citare solo alcuni dati, che ci aiutano a capirne l'importanza. Le aziende, pubbliche o private, che si occupano di questo comparto sono 1.150: il 26 per cento di esse svolge solo un servizio urbano, il 55 per cento svolge un servizio extraurbano, il 19 per cento svolge entrambi i servizi. Il dato più impressionante si riferisce però al numero dei passeggeri trasportati. Non pensate che la cifra che citerò sia una sciocchezza, perché è proprio questo l'indicatore che si tiene in considerazione e che viene calcolato nello stesso modo in cui si quantificano in genere le presenze complessive in una grande manifestazione. Dunque, secondo questo dato, in Italia sono 7 miliardi i passeggeri trasportati dal trasporto pubblico locale. Si tratta dunque di un numero impressionante. A lungo si è sostenuta l'opportunità di spostare il trasporto dal mezzo privato

– le automobili – al mezzo pubblico: oggi questa spinta verso il trasporto pubblico è la stessa crisi a produrla. Basti pensare che in alcuni grandi Comuni l'utilizzo del trasporto pubblico è aumentato in questi anni di difficoltà del 25-30 per cento. Dunque non possiamo accettare che non ci sia un servizio efficiente ed efficace e che – pensando ad esempio ai treni locali utilizzati dai pendolari – non ci siano strutture e materiale rotabile dignitosi e adeguati a tale esigenza. Ci sono dei costi e ci sono delle risorse e questa diventa dunque una grande opportunità.

Desidero soffermarmi su questo aspetto, mentre su altre questioni procederò per titoli, per poi avviarmi alla conclusione dell'intervento. È dunque evidente che sono tanti i temi che dovremo affrontare e che fanno parte dell'agenda del Ministero, nel confronto con le Regioni. Innanzitutto c'è a questione della disponibilità delle risorse per il trasporto pubblico locale: mi riferisco ai 4,9 miliardi di euro che sono stati riportati nel fondo nazionale e all'ammontare aggiuntivo di 1,6 miliardi. Anche in questo caso, però, deve esserci chiarezza: è evidente che bisogna avere il coraggio di capire con quale criterio sono distribuite tali risorse. Così come bisogna tornare ad affrontare e risolvere la questione dei costi *standard* anche nel trasporto pubblico locale e individuare le caratteristiche a seconda di dove si opera: le grandi aree metropolitane hanno infatti esigenze diverse dai piccoli centri e dalle piccole aree. Dobbiamo, quindi, confrontarci con coraggio, nell'ambito di un serio rapporto con le Regioni, e magari anche ammettere che ci sono Enti locali in cui il processo di riorganizzazione del trasporto pubblico locale è ancora lento, in cui sopravvivono ancora gravi sacche di spreco, inefficienze e bassa qualità delle scelte amministrative. Dobbiamo introdurre, anche nella ripartizione di questi fondi pubblici, dei criteri di premialità, ovviamente tenendo conto del principio universalistico; diversamente, ci porremmo in contraddizione con quanto detto in precedenza.

Sempre nell'ambito del trasporto pubblico locale un altro grande tema all'attenzione dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e del lavoro, è quello del rinnovo del contratto nazionale, che è fermo al 2007. Infine, come detto in precedenza, dobbiamo trovare anche le risorse da destinare all'acquisto del materiale rotabile. Credo, poi, andrebbe sviluppato l'Osservatorio nazionale sulle politiche per il trasporto pubblico locale, istituito nel 2012, che potrebbe innanzitutto permettere di individuare le buone pratiche e le azioni utili effettivamente già intraprese nel nostro Paese.

Ovviamente vediamo in modo positivo anche la liberalizzazione nel settore dei trasporti. Come potrete leggere nel capitolo del documento dedicato alle ferrovie, la liberalizzazione nel settore ferroviario dell'Alta velocità, al di là delle discussioni e dei contenziosi esistenti, ha certamente migliorato la qualità e l'efficienza del servizio – ovviamente per ciò che riguarda quel segmento – ha abbassato i costi, ha ridotto i tempi e ha cambiato anche il trasporto nel suo complesso. È un aspetto che voglio evidenziare proprio perché sto intervenendo in questa Commissione. Pensate agli effetti che si hanno e che si avranno sul trasporto aereo, tema che tro-

verete anch'esso affrontato nel nostro documento insieme a quello del sistema aeroportuale. La tratta Milano-Roma era la grande priorità considerata la «gallina dalle uova d'oro» del trasporto aereo, tanto che tutti volevano investire su questa tratta. È evidente che oggi tale collegamento ha un concorrente nell'Alta velocità ferroviaria, in termini di prezzi e di tempi di percorrenza. Abbiamo detto per anni che avremmo dovuto spostare il trasporto dall'automobile al treno e, in questo senso, i dati relativi all'Alta velocità sono impressionanti. La concorrenza non ha diminuito il numero dei passeggeri trasportati su treno, anzi, ha aumentato il bacino di utenza e ha cambiato anche, finalmente, l'abitudine degli italiani, non a seguito di una legge impositiva, ma semplicemente mettendo a disposizione dei servizi efficaci ed efficienti. Non possiamo pensare che l'educazione e la libera scelta dei cittadini possano essere imposte per legge, ma occorre che lo Stato sia in grado di offrire servizi e opportunità di scelta. Se un cittadino, per andare da Milano a Bologna in autostrada impiega due ore e mezza, mentre con l'Alta velocità ferroviaria impiega un'ora e 15 minuti, secondo voi quale mezzo di trasporto sceglierà?

Anche se procederò per titoli, dopo quello del trasporto pubblico locale vorrei ora soffermarmi sul tema della sicurezza, consapevole della sensibilità dimostrata in proposito da questa Commissione. Nel documento che consegneremo agli atti troverete riportate anche le azioni operative sulla sicurezza in tutto il settore dei trasporti: stradale, marittimo, ferroviario, aereo. Investire sulla sicurezza è un imperativo e già i precedenti Ministri avevano lavorato molto in questa direzione, in particolare il presidente Matteoli e non lo dico perché è seduto al mio fianco, ma perché si tratta di un dato oggettivo. Il presidente Matteoli sa di che cosa sto parlando e troverà notizie sul lavoro che è stato compiuto nella relazione. Credo però occorra riprendere questo tema, ricollocandolo nell'asse delle priorità. Nel documento troverete menzionate anche tutte le altre priorità e vi accorgerete che stiamo articolando la logica delle priorità del Governo ed è per questo che ho ritenuto opportuno svolgere una lunga premessa politica.

Procederò ora solo per titoli. In tema di sicurezza stradale i dati a nostra disposizione sono assolutamente importanti. Anche in questo caso immagino che avrete potuto riscontrare come a seguito dell'introduzione della famosa patente a punti, che ha previsto sanzioni non penali, ma amministrative, come la decurtazione dei punti e il ritiro della patente stessa, si sia registrata una diminuzione notevole della mortalità sulle strade italiane. Dal 2001 al 2010 c'è stata infatti una riduzione del 42,4 per cento e i dati del 2011 e del 2012 confermano questo andamento. Si tratta dunque di una buona pratica dell'Italia, che è stata presa ad esempio anche in ambito europeo.

Ritorna poi il tema dell'investimento nelle infrastrutture, perché migliorare la qualità delle nostre infrastrutture stradali contribuisce a diminuire la mortalità del 10-15 per cento.

Dobbiamo prestare molta attenzione, oltre che all'educazione ed alla diffusione della cultura della sicurezza, anche al fatto che ci sono utenti

deboli, quali pedoni, ciclisti, motociclisti, che sul piano della sicurezza stradale vanno tutelati, considerato che una alta percentuale di mortalità si concentra proprio in queste categorie.

La riforma del Codice della strada è indispensabile ma non per introdurre nuovi stringenti vincoli. Nella precedente legislatura sono state avviate molte iniziative legislative e credo che a questo proposito il Governo, i Presidenti delle Commissioni di merito ed il Parlamento debbano decidere insieme come e dove riprendere il lavoro già avviato. Questa azione del Governo e del Parlamento deve essere rapidissima, abbiamo la necessità di attuare la legge delega al Governo ai fini di un riordino complessivo del Codice della strada. A proposito dello snellimento e della sburocratizzazione, vi fornirò un dato che forse conoscete: dal 1992 ad oggi, il Codice della strada è stato modificato per ben 70 volte. Tale Codice contiene ben 240 articoli e il suo regolamento di esecuzione ne comprende addirittura 408. Dobbiamo pertanto agire insieme rapidamente, dando attuazione alla legge delega, fissando tempi certi per il riordino del Codice, così come i principi sulla base dei quali si ritiene che tale normativa debba essere riordinata. Come ho detto, nel recente passato, sono state presentate proposte in tal senso e quindi probabilmente, non è necessario inventare niente di nuovo; credo pertanto che nelle prossime settimane saremo chiamati a decidere sul da farsi e su chi dovrà prendere questa iniziativa. Certo è che dobbiamo procedere nella direzione della delegificazione, per una migliore tutela della sicurezza della strada, in tal senso utilizzando il notevole lavoro già svolto.

Quello della sicurezza del trasporto marittimo e del ruolo di comando delle Capitanerie di porto, di cui abbiamo già discusso, purtroppo in un tragico momento (oggi ero a Civitavecchia in occasione dell'insediamento del nuovo comandante generale delle Capitanerie di porto) diventa un altro punto da focalizzare.

Nel documento troverete affrontati anche i temi della sicurezza ferroviaria (dobbiamo rafforzare l'Agenzia nazionale preposta e garantire i fondi destinati) e del trasporto aereo e, quindi, dell'ENAC.

Passando invece al cuore delle azioni, quanto alle questioni della portualità e della logistica, credo che si potrebbe dedicare un'intera audizione solo a questi temi. Anche a questo riguardo sono state avanzate diverse proposte legislative. Mi risulta che nella passata legislatura il Senato abbia portato a termine, in questa Commissione, un'iniziativa condivisa di riforma complessiva del sistema portuale e che la Camera abbia approvato la legge sul sistema interportuale. Dobbiamo pertanto prendere in esame i provvedimenti già messi a punto e allinearli con le normative europee – diversamente si corre il pericolo di seguire un percorso a rischio che non funziona – e nel contempo occorre capire che una delle questioni più importanti è quella di dare autonomia amministrativa e finanziaria alle autorità portuali: se è vero, com'è vero, che l'85 per cento dell'*import-export* nazionale passa attraverso i nostri porti e se il fine è quello di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita, questo diventa uno degli *asset* fondamentali.

Permettetemi ora di soffermarmi su un settore piccolo ma non certo per rilievo, considerato che ha sempre rappresentato un'eccellenza del nostro Paese (a questo riguardo spero che nelle prossime settimane potremo avviare iniziative e quindi nel merito mi interesserebbe conoscere l'avviso della Commissione): mi riferisco al settore della nautica da diporto, che nel 2008 arrivava a produrre addirittura 6,5 miliardi di euro di fatturato e che contribuiva al prodotto interno lordo con 5,5 miliardi di euro, contributo oggi praticamente azzerato. Poiché questo comparto rientra nelle competenze sia del Ministero di cui ho la responsabilità, sia di questa Commissione, ritengo che l'imperativo urgente che abbiamo di fronte sia quello di rimettere in moto il comparto e nel documento troverete le nostre proposte finalizzate proprio a questo obiettivo.

Quanto al tema del settore ferroviario, posso dire che è un argomento che abbiamo alla nostra attenzione, che sarà certamente oggetto di domande e su cui saremo chiamati a confrontarci (lo abbiamo del resto già fatto con il Presidente di questa Commissione) misurandoci su aspetti come il trasporto pubblico locale, l'Alta velocità, la concorrenza – elemento questo fondamentale – e la liberalizzazione anche del trasporto merci, che è poi un aspetto che si ricollega a tutto il resto. Dobbiamo assolutamente discutere e decidere se attuare o meno la norma che istituisce nel nostro Paese un'Autorità terza per il settore dei trasporti. Anche alla luce di quanto sta accadendo (basti pensare al ricorso di NTV all'*Antitrust)*, è chiaro che tanto più si vuole andare verso una liberalizzazione, tanto più diventa indispensabile la presenza forte ed autorevole di un organo terzo. C'è una legge che istituisce l'Autorità dei trasporti e noi vorremmo rapidamente attuarla. Deve essere presentata una terna di nomi, le Commissioni come sapete sono coinvolte e quindi saremo chiamati a confrontarci anche su questa problematica. L'alternativa potrebbe o dovrebbe essere quella di tale istituzione, di cui si era già discusso nella passata legislatura, e, dal momento che nessuno mette in discussione – stando alle sue dichiarazione neanche il Presidente – la necessità di una Autorità terza, la questione da discutere verte pertanto sulla necessità di crearne una nuova o sull'opportunità di affidare queste competenze ad una Autorità esistente. L'orientamento del Governo è di procedere ad attuare la norma; diversamente, saremmo chiamati a modificarla.

Anche per quanto riguarda il tema del trasporto e dell'intermodalità nel documento troverete i dettagli sui costi minimi e su tutti gli aspetti dei quali mi risulta peraltro che la Commissione abbia già discusso.

Quanto al trasporto aereo, si evidenziano due temi. Il primo è quello della compagnia di bandiera che, anche se privatizzata, rimane comunque un *asset* strategico del nostro Paese il cui stato in questo senso va quindi monitorato. Il Governo presenterà un emendamento al provvedimento in materia di cassa integrazione che è all'esame della Camera, posto che occorre assolutamente prorogare il fondo *ad hoc* destinato ai lavoratori del trasporto aereo.

L'altro tema che bisognerebbe affrontare in questo Paese è quello dell'asimmetria competitiva: siamo propensi ad un'apertura anche nei con-

fronti delle compagnie *low cost*, ma in tal caso la concorrenza deve essere effettiva e non asimmetrica, nel senso che abbiamo una libera concorrenza tra compagnie non *low cost* e poi una non concorrenza a favore delle *low cost*, che vengono finanziate con altre risorse. Questo è un tema da affrontare e che non può che essere attentamente vagliato, proprio ai fini di uno sviluppo complessivo del settore. Negli altri Paesi questo già accade. Dal punto di vista delle infrastrutture aeroportuali, come sapete, il precedente Governo aveva messo a punto un piano nazionale degli aeroporti, rispetto al quale sono però sorti diversi problemi con le Regioni che in proposito hanno espresso tutte un parere contrario (almeno così è emerso finora). Credo pertanto che riprendere quel lavoro, confrontandoci con le Regioni e naturalmente con questa Commissione al fine di identificare le vocazioni di ciascuna delle diverse aree e dei diversi aeroporti, costituisca un obiettivo fondamentale.

Nel documento viene affrontato anche il tema della continuità territoriale, posto che non si può immaginare che alcune aree del nostro Paese non siano collegate adeguamente. Il servizio pubblico deve essere universale, dobbiamo fare i conti con l'Europa e con il mercato e un Governo degno di questo nome è chiamato ad intervenire e ad adoperarsi perché si affrontino tali questioni e si diano garanzie in questa direzione.

C'è poi il tema delle concessioni autostradali, rispetto al quale ci sono tre punti fondamentali da considerare: certezza del diritto, impegno ad evitare in ogni modo provvedimenti retroattivi e severità e serietà dei controlli sugli impegni assunti dai concessionari. Dietro mia richiesta, la prossima settimana i miei Uffici mi forniranno un quadro generale – in base al quale, se riterrete, potremo confrontarci anche in questa Commissione – concernente: i rapporti con i concessionari; gli impegni convenzionali, quindi, come tali, assunti; lo stato di attuazione di tali impegni e le ragioni della loro eventuale mancata attuazione; i tempi di attuazione – ovviamente il Governo non può sottrarsi a questo, né lo ha mai fatto – e, infine, la gestione delle scadenze, nella più stretta osservanza del diritto comunitario.

Il documento che abbiamo consegnato agli atti contiene molti allegati.

Credo che sia giusto a questo punto concludere, anche per non venir meno a ciò che ho detto in premessa. Spero, se non di essere stato esaustivo, almeno di essere riuscito a fornire alcuni argomenti su cui poter aprire il confronto. So già che alcuni dei membri della Commissione affronteranno la questione della TAV ed io risponderò senz'altro alle domande che al riguardo verranno poste. Da parte mia vi è comunque sin d'ora la disponibilità a tornare in questa sede quando il Presidente lo riterrà opportuno.

PRESIDENTE. Ringraziamo il Ministro per la sua puntuale relazione e, data la ristrettezza del tempo ancora a nostra disposizione, gli chiederei già da ora la disponibilità a tornare. La sua relazione è stata ampia ed il dibattito merita di essere approfondito anche da parte dei colleghi.

Prima però di dare la parola al primo degli iscritti a parlare, visto che sono stato chiamato in causa dal Ministro, consentitemi di dire come la penso e al di là di ogni demagogia. Personalmente sono nettamente contrario all'istituzione dell'Autorità dei trasporti. Per spiegare la ragione della mia contrarietà potrei nascondermi dietro il fatto che, nel momento in cui i Ministri hanno rinunciato allo stipendio (mentre il parlamentare fruisce di un'indennità, il Ministro percepisce uno stipendio non certo esagerato), non sembrerebbe plausibile istituire un'Autorità dei trasporti il cui funzionamento comporterebbe una spesa (magari per quattro persone) di 1 milione di euro l'anno. Ripeto, la mia contrarietà – e al riguardo ribadisco di non voler fare della demagogia – non è però dovuta ai costi, tant'è che permarrebbe anche se tale istituzione fosse gratuita, ma è semplicemente determinata dalla convinzione che questa istituzione non sia in realtà utile e lo affermo per onestà intellettuale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha infatti già tutti gli strumenti necessari per poter operare e debbo francamente aggiungere che non sono neppure convinto che tutte le Autorità istituite abbiano fin qui ben operato.

Ciò premesso, se dobbiamo proprio procedere a tale istituzione, perché allora non realizzarla in sintonia con quanto accade in altri Paesi europei, *in primis* la Germania, dove opera un'unica Autorità delle reti? Ma in tal caso ci sarebbe allora l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) che se fosse competente anche per la regolazione dei trasporti, si porrebbe in linea con il modello adottato dalla Germania, dove opera un'agenzia federale delle reti, nota con l'acronimo di BNetzA, che si occupa di regolare l'accesso oltre che della rete postale, anche di quella delle telecomunicazioni, dell'energia elettrica, del gas e ferroviaria. Alla luce di quanto detto, mi chiedo allora perché andare ad istituire un'altra Autorità? Dato che AGCOM lavora da anni per il settore delle comunicazioni in un confronto costante con la Commissione europea, affidarle le competenze di questo settore limiterebbe i costi per l'utilizzo del suo *know how* rispetto a quelli derivanti dalla creazione di una nuova Autorità. Segnalo in tal senso che da oltre un anno l'AGCOM si è presa in carico anche la regolazione del settore postale. Credo che questa sarebbe la soluzione più opportuna; diversamente, la vedrei come la sistemazione di tre persone più un direttore generale. Da sempre sono stato contrario all'istituzione dell'Autorità dei trasporti, anche se mi risulta che vi siano tanti colleghi, forse anche la maggioranza, che invece condividono questa iniziativa; per quanto mi riguarda aggiungo che se non fossi stato citato dal Ministro, non avrei approfittato del fatto di avere un microfono a disposizione per esprimere la mia opinione, che d'altra parte – permettetemi la battuta – avrei comunque manifestato alla stampa.

Per il resto, la relazione del Ministro merita un approfondimento: vi sono numerosi iscritti a parlare che non credo, stanti i tempi ancora a nostra disposizione, riusciranno tutti ad intervenire. A fronte di una relazione di questo livello credo però che i colleghi parlamentari debbano potersi esprimere liberamente; in tal senso il Ministro ha però già dato la sua disponibilità a tornare e dunque, quando arriverà l'ora di congedarci, termi-

nato il nostro odierno incontro, rinvieremo ad una nuova seduta nell'ambito della quale i colleghi potranno ancora intervenire e il Ministro potrà svolgere la sua replica.

FILIPPI *(PD).* Signor Presidente, desidero indirizzare un ringraziamento particolare al Ministro per la sensibilità e l'attenzione dimostrata nei nostri confronti.

Me la potrei cavare con tre parole, signor Ministro, e nello specifico: «Bene, avanti così». Ho condiviso davvero molto – e glielo dico sinceramente – la cornice che ha offerto e ho trovato la sua relazione davvero solida, robusta ed assolutamente convincente. Pur essendo un ipercritico – come il presidente Matteoli ricorderà bene, dai tempi in cui ricopriva egli stesso la carica di Ministro – giudico la sua esposizione assolutamente condivisibile.

Mi permetterò dunque di chiosare solo rispetto ad alcune questioni. Con riferimento al precedente accorpamento con il Ministero dello sviluppo economico e sull'attuale scelta di tornare al Dicastero dei trasporti e delle infrastrutture, dico subito che sicuramente la fisionomia attuale risulta più funzionale rispetto alla precedente; ciò detto, mi permetto però di segnalare che forse, non in questa fase, ma a futura memoria, sarebbe stato interessante sperimentare un accorpamento con il Ministero dell'ambiente, soprattutto per la gestione delle procedure, dato che alcuni elementi di governo del territorio inevitabilmente richiedono un nesso più stretto tra la realizzazione dei lavori pubblici e delle infrastrutture ed il governo delle procedure concernenti l'ambiente. Questa era una delle questioni per le quali speravo che nella precedente legislatura – indicato il ministro Matteoli e vista la sua passata esperienza – potesse esserci il suddetto accorpamento di Dicasteri.

Con riferimento al fattore tempo, concordo sul fatto che si tratti di un elemento assolutamente decisivo, della nostra clessidra e della nostra stella polare, ma ritengo anche che sia possibile recuperare tempo nella misura in cui si definisce un quadro chiaro di risorse effettivamente disponibili. In questo senso condivido totalmente quanto segnalato dal Ministro a proposito della necessità di definire una cornice di regole chiare, ma, più che sommare nuove leggi, dal mio punto di vista, occorre incominciare a procedere, anche in questo settore, ad una robusta operazione di delegificazione.

Occorre inoltre definire in maniera più chiara i decisori, diversamente sembra di stare nel Triangolo delle Bermude, visto che ognuno attribuisce la colpa all'altro, ed è proprio alla luce di questa situazione che ritengo assolutamente indispensabile definire con certezza regole, risorse e decisore.

Su questo punto mi permetto di fare un'ulteriore chiosa. Reputo necessario anche recuperare strumenti di pianificazione. Al di là del giudizio che può essere stato dato sullo strumento della legge obiettivo e su quella stagione – al riguardo potremmo essere anche in dissenso, ma non è questo il punto – credo che l'errore più grosso sia stato di aver pensato che

con tale norma si potesse venir meno rispetto a robusti strumenti di pianificazione. Nessuno rimpiange i piani quinquennali, ma credo che in questa cornice economica e temporale la pianificazione abbia un senso nella misura in cui riesce a selezionare le priorità indispensabili che lei, Ministro, ha richiamato.

In questa cornice mi sento di condividere pienamente quella che lei ha definito la riscrittura di una nuova legge obiettivo. Più in generale, personalmente ritengo – il mio Gruppo lo sosteneva già nella precedente legislatura – che, analogamente a quanto dovrà essere fatto per il nuovo Codice della strada, quindi attraverso una legge delega, si dovrà agire anche rispetto al Codice degli appalti; entrambi questi Codici, infatti, sono le strutture normative di più ampio e diffuso uso e consumo, ma nel tempo sono diventati qualcosa di assolutamente incomprensibile e ingestibile. Credo dunque che intervenire su questi due strumenti costituisca una priorità; dal mio punto di vista in materia sarebbe opportuno procedere con leggi delega, in tal caso il Parlamento si assumerebbe la titolarità degli indirizzi cogenti, e il Governo, anche in ragione della complessità della materia, procederebbe ad una sua riscrittura. Segnalo l'esigenza di un intervento in particolare per quanto riguarda il Codice degli appalti: ancora una volta, nel decreto in materia di proroga per emergenza e tasse, si assiste chiaramente ad una legificazione totalmente in deroga e di proroga rispetto sia ai tempi, che non vengono mantenuti, sia alle procedure sulle quali, nell'alveo dell'ordinarietà delle norme, oggettivamente non è pensabile ragionare. Credo che questa costituisca un'opera monumentale, ma anche che una legge delega forte e chiara consentirebbe al Governo – indipendentemente dal lasso di tempo in cui sarà chiamato a svolgere la propria funzione – di assolvere ad un compito importantissimo.

Devo dire, signor Ministro, che l'intervento che mi ero riservato di svolgere è stato dimezzato dall'ascolto della sua ampia esposizione, considerato che mi ritrovo pienamente in quanto da lei segnalato e che coincide con quanto mi ero appuntato, a partire dalle considerazioni sull'istituzione di un'*Authority* dei trasporti. A nostro avviso bisogna procedere rapidamente a tale istituzione ed alla nomina dei membri, perché siamo convinti che il processo di liberalizzazione vada fortemente spinto e che, per poter superare i vistosi limiti del passato, necessiti di un arbitro forte, ma non necessariamente imparziale. Lo dico a mo'di battuta: un arbitro è «becco» per definizione, quindi la questione non sta nella sua imparzialità, ma nella sua terzietà, dato che non gioca a pallone e non lo tocca, né con le mani né con i piedi, ma fischia. Crediamo che l'arbitro debba essere appunto autorevole ed orientato all'interesse generale e dei singoli cittadini e utenti.

Non pensiamo certo che il processo di liberalizzazione si risolva nella definizione dell'*Authority*, ma anche nella separazione dei servizi universali da quelli «a mercato», che è poi l'altro elemento assolutamente indispensabile. Ovviamente, se il processo di liberalizzazione intende avere una qualche efficacia, è evidente che l'arbitro debba essere dotato di fi-

schietto; oltre cioè a strumenti di controllo deve poter utilizzare anche strumenti di sanzione che rendano efficace la sua azione.

Per quanto riguarda le normative in materia di portualità e interporti, cui il Ministro ha fatto riferimento, credo che le proposte nel merito avanzate costituiscano un buon lascito, ancorché non ratificato nella precedente legislatura. In proposito sarebbe opportuno non far perdere più tempo al Parlamento; siccome dal mio punto di vista – che credo sia da alcuni condiviso – vi sono i presupposti di necessità e di urgenza, il Governo dovrebbe poter adottare nell'ambito di un proprio decreto-legge le norme che ritiene opportuno assumere. Nell'ambito dei 60 giorni necessari per la conversione in legge del suddetto provvedimento, potremmo così disporre della normativa attesa dai settori della portualità e della logistica da almeno dieci anni.

Concludo quindi il mio intervento, condividendo pienamente il resto della relazione del Ministro.

CROSIO *(LN-Aut).* Signor Presidente, vorrei anzitutto ringraziare il Ministro e augurargli buon lavoro; so che ne ha bisogno perché gli spetta la responsabilità di un Dicastero importante, ma, conoscendolo, so anche che se ne farà carico con dedizione e grande capacità.

Prima questione. Non si può non essere d'accordo quando il Ministro afferma che le grandi infrastrutture del nostre Paese, le opere strategiche, debbono essere programmate non nell'ambito di una visione localistica, ma di un sistema che guardi in modo particolare ai nostri *partner* europei; in tal senso ricordo che l'allora ministro Matteoli si adoperò molto affinché questa esigenza potesse essere soddisfatta.

Occorre, però, signor Ministro, andare anche oltre e in proposito vorrei fare il seguente esempio. Noi partecipiamo a grandi ed importanti opere; la più grande opera ferroviaria che viene realizzata in Europa ed anche al di fuori di essa – interessa anche la Svizzera – e che è di grande interesse non solo per la Lombardia, ma per l'intero Paese è il progetto di AlpTransit, rispetto al quale abbiamo fatto grandi programmazioni e impegnato risorse. Oggi però questo progetto si trova ad affrontare una criticità, considerato che in Lombardia una delle opere fondamentali adduttrici all'asse del Gottardo, mi riferisco al progetto Arcisate Stabio, è ferma. Come il Ministro ben sa, questa è un'impresa che ha creato i soliti problemi all'italiana. Dobbiamo però compiere il passo successivo. Facciamo bene ad adottare una visione come quella da lei proposta, signor Ministro, ma dobbiamo anche vigilare affinché il progetto non si fermi perché i nostri *partner* svizzeri hanno già completato l'opera e noi, come sempre da questo punto di vista, abbiamo sbagliato.

La seconda questione riguarda l'ANAS, sulla quale crediamo debba essere svolto un ragionamento. Innanzitutto, dal punto di vista della struttura societaria riteniamo opportuno ripensare un futuro diverso. Lei, signor Ministro, ha detto che il sistema delle nostre infrastrutture deve essere ridondante; ma allora forse è meglio riportare al di fuori da ANAS la possibilità di programmazione, visto che in questi anni si sono riscontrate

delle grosse criticità. Le faccio un esempio. La Provincia di Sondrio è oggi separata dal nostro Paese perché la Statale 36 del Lago di Como e dello Spluga, per una criticità sulla Superstrada, ha interrotto la comunicazione. La Strada provinciale 72 non può ricevere mille camion al giorno e la Provincia di Sondrio si trova a non far più parte di questo Paese. È un grosso problema che sta mettendo in ginocchio una intera Provincia.

La terza questione riguarda l'istituzione dell'Autorità dei trasporti, su cui vorrei fare solo una riflessione, visto che forse anche ai vertici ci si deve chiarire. Ci auguriamo di non assistere a quanto abbiamo invece assistito nella Commissione trasporti della precedente legislatura. Se un passo in tal senso deve essere fatto, auspico che sia compiuto in una direzione che sia largamente condivisa.

Svestendo poi la giacca politica, le dico sin d'ora che saremo al suo fianco qualora intenderà fare una ricognizione puntuale delle risorse appostate al Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), che non vengono utilizzate non per colpa dello Stato centrale, ma per responsabilità di amministrazioni locali, anche del Nord, che tengono inchiodate delle risorse perché in disaccordo sui progetti, per poi produrre tutti gli anni il «progettificio» che ben conosciamo. Occorre affrontare la questione e valutare le risorse a disposizione per metterle poi a disposizione delle opere immediatamente cantierabili, perché il Paese ne ha bisogno.

Da lombardo a lombardo, invito infine il Ministro ad avere il coraggio – se lo farà saremo al suo fianco – di mettere ordine negli aeroporti milanesi, perché non è possibile che allo stato dell'arte ci sia Linate che «cannibalizza» Malpensa. Bisogna prendere una decisione a questo riguardo. Le quinte libertà che sono state date a Malpensa vanno bene, ma non sono sufficienti. Bisogna avere il coraggio di prendere una decisione; so, con quanto affermo, di essere in disaccordo con alcuni membri del mio Partito, ma tengo a segnalare che quanto sto asserendo è riportato anche nella relazione del Politecnico di Milano, che al riguardo parlava proprio della «cannibalizzazione» di Malpensa da parte di Linate.

Signor Ministro, noi leggeremo con attenzione il documento che lascerà agli atti, lo studieremo, faremo i compiti e ci prepareremo con la matita rossa per il nostro prossimo incontro. So però anche che lei, almeno per quanto riguarda l'impegno, è un discreto maratoneta.

CIOFFI *(M5S)*. Signor Presidente, abbiamo parlato di infrastrutture, di trasporti ed in proposito ribadisco quanto già detto da una collega che mi ha preceduto, sottolineando che forse sarebbe bene pensare che tra le infrastrutture strategiche ci sono anche acquedotti, fognature, depuratori e la sistemazione idrogeologica, che rientrano nelle competenze del Ministro dell'ambiente.

Credo quindi che se vogliamo realmente pensare alle infrastrutture strategiche per l'Italia e non ci mettiamo l'acqua dentro, vuol dire che non abbiamo ben capito di che cosa stiamo parlando; questo è il mio punto di vista.

Lo stesso discorso vale per la sistemazione idrogeologica soprattutto delle zone urbanizzate; dobbiamo iniziare ad intervenire principalmente sulle zone urbanizzate, altrimenti siamo costretti a pagare «una botta di soldi» per i danni che si verificano, perché tanto paga sempre lo Stato, paga sempre Pantalone! Sarebbe pertanto ora di proseguire con un maggiore senso di programmazione.

Penso che sarebbe importante rivedere la riorganizzazione e comprendere che cosa si intenda per «opera strategica». Se infatti per opere strategiche s'intendono le grandi opere e vogliamo parlare di crisi e di occupazione, vorrei far rilevare che l'occupazione viene garantita dalla piccola e non dalla grande opera. Infatti, a parità di risorse investite, una piccola opera determina più occupazione e la diffonde in misura maggiore sul territorio. La grande opera è pertanto data dall'insieme delle piccole opere, non quelle realizzate «a pioggia» e senza ragionare, ma quelle selezionate avendo ben chiari la logica e l'obiettivo complessivo entro cui ci si deve muovere.

Dobbiamo altresì smettere di pensare che le grandi opere facciano crescere il Paese perché questo non è vero; se vogliamo trasformare l'entità del costo affrontato in occupati reali e in quello che si produce, tante piccole opere nell'ambito di un disegno complessivo producono occupazione maggiore e più stabile.

Credo inoltre di poter affermare a nome di tutto il mio Gruppo che, per quanto riguarda le grandi opere, sia indispensabile coinvolgere i cittadini; non è infatti pensabile decidere di realizzare una grande opera senza fare un *referendum* sulle grandi opere. Parlo di opere importanti e veramente grandi; non possiamo pensare che un Ministro degli affari esteri vada in Europa e decida quale sia una grande opera senza consultare obbligatoriamente non dico il Parlamento, ma i cittadini.

Penso quindi che dobbiamo inserire questo riferimento; i cittadini devono poter decidere se una determinata grande opera è realmente importante. Questo è un punto fondante per il nostro Gruppo, perché vogliamo che i cittadini si esprimano sulle questioni fondamentali. Sarebbe bene poi verificare se una grande opera, decisa magari dieci anni prima, sia ancora utile. Ripeto, sarebbe il caso di valutare, prima di iniziare a spendere definitivamente i soldi, se quella grande opera è ancora utile, perché può darsi che magari non lo sia più. Credo non sia necessario che le dica di quale grande opera sto parlando, in ogni caso altri miei colleghi interverranno e spiegheranno a quale mi riferisco.

Teoricamente, vorremmo cambiare molti aspetti nell'ambito del Codice degli appalti. Avendo umilmente svolto il lavoro di progettista e di direttore di opere pubbliche prima di entrare in Parlamento, ritengo che bisognerebbe ripensare l'istituto dell'avvalimento e il meccanismo del massimo ribasso. In Campania, si verificano ribassi del 52 per cento: in questo modo, un'opera si realizza solo rubando, questa è la tragedia; oppure si fanno le riserve, e così alcune imprese hanno più avvocati che operai. Bisogna partire dal presupposto che il nostro scopo è avere a disposizione una determinata somma per realizzare un'opera funzionante, senza

rubare. Queste sono le tre regole fondamentali che ho sempre rispettato, oltre al Codice degli appalti: utilizzare la somma stanziata, realizzare un'opera finita e funzionante, non rubare.

Quando mettiamo in moto fondi privati e parliamo di opere a carattere locale, dobbiamo tenere presente che, se un privato investe, deve ovviamente avere un ritorno, altrimenti non avrebbe motivo per investire. Dobbiamo stare attenti allora che il suo ritorno non si tramuti in un sovraccarico sulle tariffe, che poi vada a gravare sugli utenti; dobbiamo stare attenti che questo ritorno non significhi dare al privato la possibilità di costruire palazzi (succede, può chiederlo al suo Vice Ministro). In conclusione, quando si fanno intervenire i fondi privati, bisogna tenere presente qual è l'interesse generale, perché è facile sbagliare!

Siamo completamente d'accordo, lo abbiamo già detto prima, con quanto ha detto sulle piccole opere e sulla riqualificazione dell'edificato.

Sul trasporto pubblico locale, come lei ha giustamente sottolineato, la crisi ci ha anticipato, spingendo la gente a tornare ad usare il trasporto pubblico locale. Tuttavia, alcune aziende di trasporto pubblico locale sono fallite, come è avvenuto in provincia di Caserta, ed aggiungo che l'azienda dei trasporti di Salerno sta per fallire. Queste sono piccole realtà locali ma sono anche un esempio. Cerchiamo allora di fare in modo che gli investimenti servano per rinnovare il parco automezzi e per pagare gli autisti, riducendo il numero delle persone che lavorano in ufficio.

A proposito della istituzione dell'Autorità dei trasporti mi trovo d'accordo con il presidente Matteoli: sono convinto che le Autorità in Italia non servano a niente e questo perché non fanno il loro lavoro. L'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni avrebbe avuto molto da fare ma non lo ha fatto, o forse ha fatto ciò che non era importante, considerato che si parla di concorrenza quando in realtà c'è un duopolio. Non c'è bisogno che le ricordi la questione di Rete 4 e Italia 7, perché si tratta di questioni note. Se l'Autorità non fa quello che deve fare, non serve. Se poi dobbiamo proprio prevederla, come ha giustamente detto il Presidente della nostra Commissione, potremmo unire comunicazione, energia, gas e trasporti, cercando di avere una visione complessiva. Tuttavia, forse sarebbe meglio ripensare al significato delle Autorità. Lei ha parlato di un'autorità terza, ma i componenti delle *Authority* sono nominati dai politici. Anche noi siamo diventati politici, e se le nomine le facciamo noi, i nominati non saranno mai terzi. Facciamoli allora nominare dalle persone comuni che forse saranno più brave di noi. Non vi meravigliate, noi siamo qui per questo e cioè per dire che le persone sono più importanti di noi, altrimenti in Parlamento non ci saremmo mai venuti. Facevo l'ingegnere ed ero contento. Sono qui insieme agli altri perché siamo arrabbiati. Vogliamo che i politici – noi compresi, perché siamo politici – la smettano di pensare di essere più bravi dei cittadini. Se i cittadini sono in grado di scegliere i componenti delle *Authority* e fanno l'interesse collettivo, è ora che inizino a svolgere questo compito, perché noi non siamo più in grado di farlo. Scusate l'irruenza del mio intervento.

ROSSI Maurizio *(SCpI)*. Signor Ministro, stamattina ero presente quando lei è intervenuto in occasione della nomina del nuovo ammiraglio al vertice delle Capitanerie di porto. Lei in proposito ha svolto considerazioni molte interessanti, anche perché conosce bene la situazione dei porti.

Le segnalo in particolare la situazione della Liguria, una Regione che vive in base a quello che farà il suo Ministero. Prima si diceva che Sondrio è una città isolata, ma nel nostro caso parliamo di una Regione isolata: mentre altrove c'è il treno veloce, noi abbiamo una monorotaia che va in Francia. Non abbiamo più strade: tutte le domeniche, chiunque è in macchina e ascolta il notiziario sul traffico sulla frequenza 103.30 di Isoradio, apprende che ci sono 25 chilometri di coda tra Savona e Genova. Genova è invasa dai TIR, che continueranno ad attraversare la città, se non si realizza la Gronda. Si consideri tra l'altro che il ponte Morandi rischia di essere chiuso fra qualche anno, perché è ormai totalmente fuori dalle normative comunitarie. A Genova, abbiamo una situazione dei trasporti pubblici drammatica (altro che l'Alta velocità!) ed è necessario che sui collegamenti ferroviari interni nasca una vera concorrenza.

La città è quindi completamente isolata dal resto del Nord Italia. Prima si parlava della concorrenza: c'è chi ha la fortuna di avere la concorrenza tra compagnie aeree, o chi da Milano può scegliere di prendere il treno veloce, mentre da Genova si pagano 400 euro per venire a Roma, perché l'Alitalia è in situazione di monopolio e applica il prezzo che vuole sui biglietti. Non è possibile essere sfortunati solo perché si vive in una certa zona del Paese dove c'è un solo collegamento aereo, e la compagnia aerea decide il prezzo che vuole. Anche noi vorremmo pagare un prezzo del biglietto Genova-Roma inferiore a quello per New York.

È veramente una situazione drammatica. Lei sa che questa città deve risolvere il problema dei trasporti, anche per motivi turistici. Sull'Appennino ci deve essere un transito maggiore di quello attuale. Adesso c'è anche il problema della Ventimiglia-Torino, dove verrà chiusa un'altra tratta ferroviaria, per decisione delle Ferrovie dello Stato, in quanto non è remunerativa. Tuttavia, quella linea arriva dalla Francia e quindi per questo problema vengono addirittura i sindaci francesi a manifestare a Torino. Ripeto, siamo letteralmente massacrati.

Condivido in buona parte quanto è stato fatto nella scorsa legislatura in materia portuale, sulla base dell'iniziativa congiunta del senatore Filippi e dell'ex presidente dell'8ª Commissione Grillo, tuttavia il regolamento europeo sta cambiando e quindi dobbiamo intervenire urgentemente per emendarlo in vari punti.

Sulla situazione della portualità, sono molto contento della sua buona volontà, ma mi consenta di dire che è necessario ampliare l'autonomia finanziaria, che è stata inserita per la prima volta dal Governo Monti in una percentuale piccolissima.

Il porto di Genova ha problematiche enormi. Nel giro di qualche anno, rischiamo di uscire fuori, come porto nazionale, dal sistema portuale europeo. È fondamentale chiudere il Corridoio 5, lo sappiamo, perché abbiamo anche un obbligo rispetto al resto d'Europa. Inoltre, c'è bisogno di

allargare questo porto. A sostegno della mia opinione non voglio certo usare la tragedia avvenuta recentemente, ma bisogna dire che in tal caso la nave è uscita di poppa perché non c'è il dragaggio a ponente e quindi non si può entrare ed uscire di prua. L'allargamento è reso necessario anche dal fatto che in porto arrivano navi sempre più grandi. La problematica del porto, quindi, è veramente drammatica.

Genova, inoltre, è toccata anche dal problema dell'ILVA. Una iniziativa concreta che le chiedo di prendere il prima possibile è il ribaltamento a mare della Fincantieri: è un impegno che era già stato preso ed è fondamentale per l'occupazione e per l'inizio dello sviluppo della portualità di Genova. È una delle richieste che le rivolgo con particolare forza.

Per quanto riguarda gli altri argomenti, leggeremo la sua relazione, che porterò all'attenzione del mio Gruppo, essendo l'unico rappresentante in questa Commissione. Devo dire però che mi piace molto il suo entusiasmo, che ci dà speranza. Le saremo quindi sicuramente vicini.

PRESIDENTE. Ringraziamo il Ministro, con il quale concorderemo la data del prossimo incontro.

Rinvio pertanto il seguito delle comunicazioni del Governo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16.

€ 2,00