



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 3

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

**COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DEI TRASPORTI BIANCHI
SULLE LINEE PROGRAMMATICHE DEL SUO DICASTERO**

10^a seduta (pomeridiana): mercoledì 12 luglio 2006

Presidenza della presidente DONATI

I N D I C E**Comunicazioni del ministro dei trasporti Bianchi sulle linee programmatiche del suo Dicastero**

| | |
|--|--------------------------------|
| PRESIDENTE | Pag. 3, 10, 12 e <i>passim</i> |
| BIANCHI, <i>ministro dei trasporti</i> | 33, 34, 35 e <i>passim</i> |
| BRUTTI Paolo (<i>Ulivo</i>) | 14 |
| CICOLANI (<i>FI</i>) | 16, 19, 22 e <i>passim</i> |
| FILIPPI (<i>Ulivo</i>) | 30 |
| * FUDA (<i>Misto-PDM</i>) | 25, 30, 34 |
| GRILLO (<i>FI</i>) | 28, 29, 30 |
| MANUNZA (<i>DC-Ind-MA</i>) | 33, 34, 35 e <i>passim</i> |
| * MARTINAT (<i>AN</i>) | 19 |
| MAZZARELLO (<i>Ulivo</i>) | 12, 19, 28 |
| MONTALBANO (<i>Aut</i>) | 23 |
| PASETTO (<i>Ulivo</i>) | 10 |
| * PROCACCI (<i>Ulivo</i>) | 22, 32 |
| VICECONTE (<i>FI</i>) | 32, 34 |

N.B.: Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana-Indipendenti-Movimento per l'Autonomia: DC-Ind-MA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Unione dei Democratici cristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

Intervengono il ministro dei trasporti Bianchi e il vice ministro per i trasporti De Piccoli.

I lavori hanno inizio alle ore 14,15.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del ministro dei trasporti Bianchi sulle linee programmatiche del suo Dicastero

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del ministro dei trasporti Bianchi sulle linee programmatiche del suo Dicastero.

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

Ringrazio il ministro dei trasporti Bianchi e il vice ministro per i trasporti De Piccoli per aver accolto il nostro invito. Aspettavamo con ansia questa occasione per conoscere le indicazioni e le strategie che intende adottare in materia di politica dei trasporti. All'attenzione della nostra Commissione vi sono diversi temi di grande rilevanza, anche sociale: tra tutti voglio ricordare quelli riguardanti l'Alitalia e le Ferrovie dello Stato ma anche il trasporto pubblico locale. Ritengo, inoltre, che la vicenda dello stato di attuazione della legge obiettivo – nonostante, come sappiamo, rientri tra le competenze del Ministro delle infrastrutture – abbia riflessi anche sulla politica dei trasporti, essendo legata al loro piano generale e alla logistica, dal punto di vista dell'integrazione. Anche su tale punto, pertanto, ci aspettiamo da parte del Ministro indicazioni sulle strategie che si intendono adottare.

Cedo quindi la parola al ministro Bianchi per un'esposizione introduttiva.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, ritengo utile anzitutto tracciare un quadro sintetico dell'azione che il Ministero dei trasporti si propone di svolgere per il futuro ed eventualmente introdurre una discussione su alcuni temi particolarmente rilevanti da questo punto di vista, appena richiamati dal Presidente: mi riferisco ad Alitalia, Ferrovie dello Stato e trasporto pubblico locale, ai quali aggiungerei anche il tema relativo alla Tirrenia.

L'obiettivo principale del nostro Dicastero – che, come sapete, deriva dallo spaccettamento delle competenze del Ministero delle infrastrutture

e dei trasporti – è riportare la politica dei trasporti al centro dell'attenzione e dell'azione di Governo. Si tratta di una necessità primaria, in quanto riteniamo che sia un'esigenza prioritaria la logica di realizzare una serie di infrastrutture, alcune delle quali molto importanti, al di fuori di un quadro strategico di lunga prospettiva temporale, che consenta di inquadrare l'intero territorio nazionale, e non solo con riguardo alla mobilità.

Per perseguire l'obiettivo della ricollocazione della politica dei trasporti al centro dell'azione di Governo dobbiamo percorrere una strada praticamente obbligata, quella di elaborare, proporre e approvare un piano generale della mobilità. Parlo di mobilità anziché di trasporto non per un gioco lessicale, ma perché ritengo il termine «mobilità» maggiormente comprensivo della tematica da affrontare, cioè l'esigenza di spostare da un punto ad un altro persone e cose, cui è ovviamente connesso il tema dei mezzi con i quali assicurare tale mobilità (il che trasforma in strumentale un'impostazione di carattere strutturale). La macchina del piano generale della mobilità si sta avviando: da questo punto di vista, abbiamo messo in campo, come prima operazione, la ripresa del piano generale dei trasporti e della logistica – elaborato nel 1999 e approvato nel 2001 – per aggiornarlo, valutarne la valenza attuale e compiere anche un'operazione di cernita rispetto alle previsioni allora formulate.

Intendiamo, peraltro, coinvolgere, già nella fase elaborativa del piano, le Regioni (e poi anche gli altri enti locali interessati, anche se intendiamo agire sostanzialmente tramite il passaggio attraverso le istituzioni regionali), e lo strumento di cui pensiamo di avvalerci è l'accordo di programma. Vorremmo, cioè, poter stipulare tanti accordi di programma quante sono le Regioni italiane, con l'aggiunta di due per le province autonome di Trento e Bolzano, perché ci sembra indispensabile far partecipare alla fase elaborativa un soggetto che ne comprende altri al suo interno e che avrà spesso in larga misura il compito di gestire le scelte che il piano opererà.

Devo anche sottolineare come un fatto di recentissima acquisizione nel DPEF, appena approvato dal Consiglio dei Ministri, sia l'aver posto in maniera molto chiara la sequenza, non solo temporale, ma anche logica, piano generale della mobilità – programmazione e realizzazione di opere. Questo era uno dei punti su cui abbiamo maggiormente insistito, in quanto requisito essenziale per una politica del trasporto. Vi sarà una lunga fase in cui dovremo ricondurre in tale logica molte opere già in corso, appaltate o cantierizzate (che si trovano, insomma, in varie fasi e ad un diverso livello di maturazione) e la sequenza in cui esse saranno realizzate potrà essere oggetto di revisione. Alla fine di questo processo, comunque, dovremo essere in grado di effettuare programmazioni di settore in discendenza di un quadro generale della mobilità del Paese.

Abbiamo posto al centro dell'elaborazione del piano generale la parola chiave «integrazione», che ha tre diverse declinazioni. La prima di esse è sicuramente l'integrazione tra le reti infrastrutturali nazionali e transnazionali, anzitutto europee (mi riferisco in particolare al Corridoio 5, Lisbona-Kiev, al Corridoio 1, Berlino-Palermo, e al Corridoio 8, che inte-

ressa il versante Adriatico ed i Balcani). Integrazione significa ferma convinzione che la rete nazionale dei trasporti debba essere saldamente collegata alle reti transnazionali: è una delle motivazioni che abbiamo espresso con riguardo sia ai problemi ancora aperti per la realizzazione della direttrice Torino-Lione, sia alle due peculiarità che presenta la Berlino-Palermo (ossia il Brennero e l'area dello Stretto). Abbiamo confermato e intendiamo riconfermare che siamo d'accordo sulla realizzazione di un valico ferroviario attraverso il Brennero (come è stato ribadito anche nell'ultima riunione del Consiglio dei ministri europeo a Lussemburgo). Abbiamo inoltre ribadito che per quanto riguarda l'attraversamento dello Stretto rispetteremo l'impegno assunto di realizzare la direttrice; intendiamo, però, concretizzare tale continuità non attraverso un manufatto stabile, ma con una diversificazione di punti di collegamento dal versante calabrese a quello siciliano. Dobbiamo prestare particolare attenzione ai collegamenti con le reti transnazionali del Mediterraneo e della parte non europea del Mediterraneo. Questo significa che l'attenzione ai rapporti con i Paesi della riva Sud e di quella Est del Mediterraneo è uno degli elementi che vogliamo assicurare all'interno di un generale piano della mobilità. È chiaro che ciò coinvolge in maniera particolare un modo di trasporto, quello delle cosiddette autostrade del mare. Credo che tale discorso sia essenziale in una strategia complessiva, legata al ruolo che l'Italia può giocare nel rapporto tra Paesi europei e non europei del Mediterraneo.

Una seconda integrazione che riteniamo fondamentale è quella tra modi di trasporto. C'è una sostanziale discontinuità o non continuità tra modi di trasporto aerei, via mare e terrestri (su ferro e su strada). Ciò costituisce già di per sé un nocumento grave alla funzionalità complessiva delle reti. Dobbiamo assolutamente assicurare la possibilità di scambio tra un modo e l'altro di trasporto. Per fare ciò occorre realizzare una serie di cerniere di collegamento tra i diversi modi di trasporto, che vedano le linee di mare collegate con quelle di terra e con quelle aeree e viceversa.

Si tratta di un sistema che tecnicamente riguarda la realizzazione di centri intermodali, che in alcuni casi risulta abbastanza agevole, in altri meno, tenendo conto che, ad esempio, i terminali delle cosiddette autostrade del mare, cioè i porti, hanno una connotazione fortemente urbana nella maggior parte del territorio nazionale. I porti si trovano dentro il cuore delle città e siccome in genere, per definizione, gli scambiatori intermodali hanno bisogno di grandi spazi, si pone qualche problema. È un tema che andrà affrontato, perché, peraltro, è essenziale assicurare il requisito dell'intermodalità.

A questo discorso è chiaramente legata la prospettiva complessiva di trasferire più quote possibili di trasporto, soprattutto delle merci, dalla strada alla ferrovia. Siamo ancora in presenza di una percentuale altissima – circa l'80 per cento – del trasporto merci su strada. Dobbiamo cercare di trasferire più quote possibili su ferro e su mare. In questo momento è particolarmente in crisi proprio il trasporto merci su ferro, che perde quote percentuali, mentre – lo sottolineo – il trasporto via mare sta conoscendo un incremento assai significativo. Nel 2000 la quota percentuale del tra-

sporto delle merci via mare era pari a circa il 2 per cento sul totale ed è passata al 4 per cento nel 2005; si mantiene su valori assoluti ancora molto modesti, ma comunque ciò si traduce in un raddoppio delle quantità. Ipotizziamo in questo momento che sia possibile indicare come obiettivo per il 2010, quindi per il successivo quinquennio, un ulteriore raddoppio della capacità, è chiaro che, in questo caso più che mai, è necessaria un'azione congiunta di carattere programmatico, normativo e anche finanziario da parte del Governo nei confronti dei soggetti protagonisti delle autostrade del mare, cioè gli armatori, i gestori di navi, i quali stanno sviluppando per conto loro una politica di crescita in questo settore. In realtà, stanno operando al di fuori di qualsiasi quadro di carattere programmatico, che loro stessi sollecitano; infatti, se i traffici via mare si dovessero incrementare – come già sta accadendo – si accentuerebbero i problemi cui facevo cenno prima, ossia quelli del cambio di modo ai terminali delle autostrade del mare.

Infine, una terza declinazione della parola chiave «integrazione» è quella che riguarda le linee di grande percorrenza e il trasporto locale. Si tratta di due aspetti apparentemente molto diversi del problema. Per un verso bisogna completare la linea ad alta velocità fino a Napoli (la Roma-Napoli è sostanzialmente già in funzione) e quindi occuparsi delle grandi percorrenze. Contemporaneamente, però, occorre tenere conto di un sistema di reti locali – per la maggior parte di diretta competenza delle Regioni o dei Comuni ma in parte ancora di competenza dello Stato, come, ad esempio, le Ferrovie dello Stato – che comunque interessano territori di pertinenza degli organi di governo locali, per le quali si rilevano problemi assai consistenti e in alcuni casi gravi. Mentre il meccanismo della delega del trasporto locale in alcune Regioni ha avuto buon esito, nel senso che si sono attuate programmazioni delle reti locali e si è pervenuti a servizi efficienti ed efficaci, in altre Regioni, segnatamente quelle del Mezzogiorno, questo non è avvenuto. Esiste un problema che investe milioni di persone pendolari, che la mattina escono e si spostano per distanze in genere modeste, 50-100 chilometri, con gravissime difficoltà. A nostro avviso questo problema non può essere visto disgiuntamente rispetto all'esigenza di assicurare rapide e veloci percorrenze di lunga distanza; è un'altra faccia del medesimo problema. Non siamo neanche d'accordo a considerare questo aspetto come una sorta di politica del *welfare* o di assistenza verso componenti deboli della società. È un tema che va affrontato nel suo insieme in quanto si tratta di due facce della stessa medaglia. Non si può concepire un Paese che progredisce in un settore come quello dei trasporti e – ripeto – più in generale della mobilità se non si tengono nello stesso conto le necessità dei rapidi spostamenti a lunga distanza e quelle degli spostamenti locali e soprattutto dei pendolari.

Il piano generale della mobilità sarà preceduto da un documento preliminare denominato «Linee guida del piano generale della mobilità», che contiamo di presentare in autunno e che sarà, nelle nostre intenzioni, il vero documento su cui discutere. La fase successiva di elaborazione degli aspetti di dettaglio sarà un'operazione di natura più tecnica. La parte po-

litica di questa operazione sarà contenuta nelle linee guida, con la definizione degli obiettivi, delle linee di azione da perseguire e di quanto attiene ad una politica del trasporto, che sottoporremo all'attenzione delle sedi competenti.

Signor Presidente, vorrei ora svolgere alcune considerazioni sulle questioni relative ad Alitalia e Ferrovie. Siamo a conoscenza, ormai anche con dovizia di dati e di informazioni, che la situazione delle Ferrovie è abbastanza critica. Anzitutto lo è sul piano economico e finanziario: come sapete abbiamo dovuto ripianare – uso un termine anche non strettamente appropriato in questo caso – 1,8 miliardi, che comparivano come perdita nel conto economico delle Ferrovie. Questo è un primo aspetto del problema. Un secondo aspetto del problema riguarda la politica industriale. Il piano industriale delle Ferrovie viene fortemente criticato da più parti: certamente da parte delle organizzazioni sindacali, ma anche di componenti interne alle varie società della *holding* Ferrovie dello Stato. Vi sono aspetti abbastanza delicati, ad esempio l'obsolescenza del materiale ferroviario, soprattutto di quello viaggiante, che in prospettiva causeranno gravi problemi nel servizio, prima ancora che nell'infrastruttura di sostegno.

Vi sono problemi, poi, di terza specie che riguardano il *management*. Come avrete notato, quasi quotidianamente vi è un esercizio di sostituzione dei vertici dell'amministrazione. Oggi è stata una giornata particolarmente incisiva da questo punto di vista. Posso dire che, per quanto consta al Ministro dei trasporti, non c'è assolutamente nulla di deciso in questo senso e che comunque personalmente ho sempre sostenuto che le tre questioni dell'equilibrio economico-finanziario, del piano industriale e del *management* siano trattate congiuntamente. Mi sembrerebbe infatti abbastanza singolare partire dalla sostituzione del *management* senza sapere quale missione affidare a quello nuovo.

Certo, i tempi non possono essere troppo lunghi, perché la situazione è incalzante, ma circa un mese fa è stato costituito un comitato interministeriale – incardinato presso la Presidenza del Consiglio – tra Ministero dei trasporti, Ministero dello sviluppo economico e Ministero dell'economia per studiare le due questioni di Alitalia e Ferrovie dello Stato. È stato chiesto di svolgere un'istruttoria, i cui risultati sono stati consegnati in questi giorni e che ora saranno oggetto di valutazione da parte dei tre Ministri. Sulla base di questa istruttoria, discuteremo con il Presidente del Consiglio e con gli altri Ministri le determinazioni da prendere.

Una situazione sicuramente analoga, con riferimento a queste tre componenti, riguarda anche Alitalia, dove però, se possibile, il problema è anche più grave (il termine forse non è sbagliato). Le Ferrovie infatti, in questo momento, sia pure con i problemi che hanno e che si sono in parte accentuati negli ultimi anni, costituiscono un grande patrimonio di questo Paese. Oggi dovremmo guardare – se vogliamo farlo in positivo, come credo – a quello che si può fare attraverso il sistema ferroviario, che rappresenta una delle grandi possibilità di riammodernamento del Paese. Il ruolo svolto dalle autostrade e dalle grandi strade di scorrimento

negli anni Sessanta oggi potrebbe essere affidato alle ferrovie, ovviamente con alcuni non marginali cambiamenti di impostazione.

Non è così per l'Alitalia, che ha subito un processo di progressiva perdita di peso, con tutte le implicazioni di natura qualitativa, oltre che quantitativa. Fino a non molti anni fa, l'Alitalia possedeva circa l'80 per cento delle rotte nazionali, oggi ne possiede il 40 per cento. Il fatto più grave, secondo me, non è tanto che si sia dimezzato questo peso specifico, ma che tale processo sia avvenuto senza che sia stata fatta una scelta in questo senso, cioè non si è pensato né programmato di modificare, alleggerire; è stata una sequenza di vicende più o meno casuali che si sono succedute e che hanno portato alla situazione odierna. Né l'Alitalia ha saputo affrontare con la dovuta attenzione un fenomeno che ha profondamente modificato l'assetto del trasporto aereo negli ultimi anni, che è quello delle compagnie *low cost*. Diciamo che non ha proprio saputo mettersi in relazione con questo nuovo fenomeno, se non con una politica difensiva, che alla fine si è rivelata perdente.

Allora, per Alitalia non solo si pone un problema di riequilibrio economico e finanziario, di ridefinizione del piano industriale, ma occorre proprio decidere – e forse questa scelta è di competenza del Governo e del Parlamento, più che della società – che cosa debba essere quella che una volta era considerata la compagnia di bandiera. Lo dico in maniera più esplicita: ritengono il Governo ed il Parlamento che l'Italia debba avere una compagnia aerea di riferimento? La Francia ne ha una, alla quale ancora oggi assicura oltre l'80 per cento, quasi il 90 per cento del traffico aereo nazionale. In Germania la situazione è analoga. In Italia, non si capisce bene se sia più opportuno trasformarla in una qualsiasi compagnia, spezzettando ulteriormente l'attuale assetto, oppure sia meglio ricomporre il quadro, provando ad avere di nuovo un vettore di riferimento. È una domanda che pongo, alla quale personalmente saprei dare in questo momento solo una risposta di principio e tra l'altro non saprei quali strumenti potrebbero essere necessari per attuarla. Personalmente, riterrai utile che l'Italia avesse una compagnia di riferimento, anche per poter partecipare in modo diverso agli assetti in campo internazionale.

Oggi siamo di fronte a scelte che ci porteranno a decidere se il raggio d'azione della nostra compagnia di riferimento sia regionale (in questo caso significa europeo e mediterraneo) e se si debba rinunciare per esempio alle grandi rotte internazionali e più ancora intercontinentali. Del resto, nei fatti è già così, in quanto ormai l'Alitalia non ha quasi più aerei per assicurare le rotte intercontinentali. Anche questa situazione, guardando le vicende Alitalia degli ultimi anni, non mi sembra frutto di una scelta, che poteva pure andare bene o male: semplicemente, non si sono comprati aerei e quindi oggi il parco aerei è limitato e – come per le ferrovie – molto vecchio. Basti pensare che l'aereo base della compagnia dell'Alitalia, il Super 80, quello che assicura la stragrande parte dei collegamenti a breve e medio raggio, ha un'età che va da non meno di 10 fino a 20 anni. Ciò significa che tra poco questi aerei dovranno essere messi fuori esercizio e non c'è un piano di acquisizione di nuovi aerei.

Anche in questo caso bisogna affrontare la questione del *management*, visto che un giorno il presidente va via e il giorno successivo torna. È chiaro che c'è un problema di persone all'interno della compagnia. Probabilmente, in questi anni il vertice dell'Alitalia non ha avuto le professionalità necessarie a gestire una compagnia che fa volare gli aerei. Il *management* di Alitalia non ha al suo interno una caratterizzazione forte da questo punto di vista.

Accenno brevemente anche alla Tirrenia, la compagnia di Stato che ha storicamente assicurato i rapporti soprattutto con le isole e per esempio è stata per lungo tempo l'unico mezzo di collegamento con la Sardegna. Oggi la Tirrenia svolge le sue funzioni – che sono anche diverse, molto legate ai flussi turistici – in presenza di altri operatori ed è sostanzialmente in una situazione di stallo per due ragioni. La prima è che non riesce ad essere concorrenziale sul mercato: se volessimo liberalizzare il mercato e chiedessimo alla Tirrenia di mettersi in concorrenza con le compagnie private per gestire una determinata linea, la compagnia di Stato non vincerebbe mai una gara, a causa dei suoi elevati costi di esercizio.

La seconda ragione è che ci sono problemi, che vengono posti in maniera pressante (ne sappiamo qualcosa, perché tale questione ci ha occupato per settimane), con riferimento al collegamento con le isole minori: parlo dei vari arcipelaghi, dalle Eolie alle isole del golfo di Napoli, che non solo hanno una stagione estiva molto intensa per l'afflusso turistico, ma devono anche assicurare i collegamenti per la stagione invernale, quando se ne servono prevalentemente o esclusivamente gli abitanti. Gli amministratori e i cittadini di queste isole minori chiedono di non essere privati della Tirrenia, perché solo con le navi di questa compagnia sono sicuri di poter andare a Napoli e ritornare il 31 dicembre. Non è detto che questo si possa fare con un vettore privato.

Comunque, con il 31 dicembre 2008, in ottemperanza di normative comunitarie, non potremo più sostenere finanziariamente la nostra compagnia di riferimento. Da qui a quella data, dunque, bisognerà porsi il problema di come agire. Anche in questo caso, purtroppo, gli eventi si trasci- nano senza un quadro di riferimento; si stanno perdendo, per esempio, elementi importanti della flotta della Tirrenia: per dirla in maniera molto esplicita, vengono vendute navi senza sapere perché: forse per esaurire il parco navi? È un problema che bisogna porsi nella sua interezza e questa mattina lo abbiamo affrontato anche con un tavolo delle organizzazioni sindacali e, a mio avviso, il Governo deve affrontarlo molto rapidamente. In questa materia, siamo un po' più indietro rispetto al punto a cui siamo arrivati per quanto riguarda la situazione di Alitalia e Ferrovie; stiamo, comunque, predisponendo un *dossier* da presentare alla Presidenza del Consiglio, per sottolineare che è necessario intavolare una discussione sul futuro di Tirrenia e sul trasporto via mare.

Per quanto riguarda, poi, il trasporto pubblico locale, ho già accennato alla necessità di considerare tale questione in una prospettiva strettamente collegata alle reti di trasporto complessive. Una delle tante cerniere territoriali da costruire per scambiare modi di trasporto riguarda, per esem-

pio, proprio il rapporto con i grandi centri urbani. È del tutto evidente che versiamo in una condizione in cui, al di là di alcuni casi particolari (come la realizzazione del passante ferroviario di Firenze e di Bologna), il rapporto tra la rete ferroviaria di lunga percorrenza ed i grandi centri urbani è difficilissimo e sicuramente non efficiente. I centri di scambio, pertanto, vanno realizzati.

Ho già riferito, anche per questa ragione, della volontà, da parte nostra, di avviare rapporti con le Regioni (che peraltro sono già in corso). Dobbiamo però anche considerare un tema interno a tutto ciò: l'accordo biennale sul trasporto pubblico locale (ormai scaduto, perché non ricordo quanti anni fa sia stato stipulato, e che i sindacati chiedono pressantemente di rinnovare), il quale comporta un impegno finanziario di non poco conto, che si aggira intorno ai 280 milioni di euro.

In conclusione, vorrei ricordare che sono previsti, per la prossima settimana, tre scioperi (il 19, il 20 ed il 21 luglio, rispettivamente del trasporto aereo, ferroviario e pubblico locale). L'incontro che abbiamo tenuto stamani con le organizzazioni sindacali – e che replicheremo venerdì mattina – era finalizzato proprio al tentativo di scongiurarli: a tal fine è stata richiesta non tanto la soluzione dei problemi specifici legati allo sciopero – che pure vi sono – ma l'apertura di un dialogo a tutto campo per discuterli nella loro complessità. Ho voluto richiamare adesso l'argomento per sottolineare come una delle problematiche maggiormente pressanti sia non solo la necessità di assicurare il rinnovo biennale del contratto per il trasporto pubblico locale, ma soprattutto la revisione della riforma, ossia l'opportunità di rimettere in discussione il contenuto della riforma sul trasporto pubblico locale che, a detta dei più, sembra oggi superata.

Signor Presidente, non avendo altro da aggiungere, mi dichiaro disponibile a rispondere a tutti gli eventuali quesiti che i senatori vorranno sottoporermi, sperando di essere stato sufficientemente esaustivo nella mia esposizione.

PRESIDENTE. Ringraziando il Ministro per la sua esposizione introduttiva, cedo la parola ai senatori, raccomandando a tutti di attenersi alla massima autodisciplina.

PASETTO (Ulivo). Signor Presidente, credo che il richiamo da lei testé effettuato sia giusto e fondato. Devo dire di aver apprezzato la relazione del signor Ministro, per la razionalità con cui ha inquadrato la questione dei trasporti nel quadro del nuovo piano generale della mobilità; credo, però, che sia opportuno – visto che ogni singola questione meriterebbe, poi, un ulteriore approfondimento – dedicare al tema dei trasporti un'intera seduta, in cui possiamo disporre di un tempo meno ridotto.

Detto questo, mi pare che sia urgente trattare alcune questioni d'impostazione politica e di merito, cui farò riferimento. Le questioni politiche riguardano anzitutto il rapporto con le Regioni (da lei richiamato) e con il Parlamento, in particolare la concertazione (anche se questa non è un vero e proprio settore); in secondo luogo, riguardano la dimensione europea,

ossia la necessità di inquadrare le azioni su un piano che non può essere limitato per non perdere tempo: non dobbiamo ripetere gli errori della riforma, o meglio del tentativo di riforma, del trasporto pubblico locale. Vi è, poi, la grande questione del Mezzogiorno: inutile ricordare che il problema dei trasporti non è soltanto sociale, ma anche di infrastrutturazione del Paese e soprattutto industriale, poiché si tratta di una questione legata allo sviluppo.

Ammetto di aver apprezzato il suo garbato richiamo ad un dibattito attualmente aperto all'interno del Governo, in riferimento alla *holding* Ferrovie dello Stato. Si tratta di una questione di vecchia data (già esaminata anche nella passata legislatura) e non di poco conto. Comprendo che al momento presente vi sia un problema più stringente rispetto alle direttive europee; a mio avviso, però, lo spacchettamento del Ministero causa una situazione di debolezza, a fronte, invece, della necessità di unicità della *holding*, sia sul versante del *management*, sia soprattutto su quello delle risorse e della possibilità di avere credibilità. In sintesi, la posizione espressa dal Parlamento – mi pare anche con un consenso diffuso nelle occasioni in cui la questione si è già presentata – andava nella direzione del mantenimento dell'unicità della *holding*.

Una seconda importante questione riguarda l'Alitalia: anche in questo caso, signor Ministro, sono d'accordo con l'impostazione da lei adottata. Sono stati ridotti i costi ed è stato messo in atto uno sforzo che, onestamente, il Governo e il Parlamento hanno assecondato: le risorse messe in campo nella passata legislatura sono arrivate al limite della compatibilità e della coerenza rispetto alle direttive europee. Credo, pertanto, che sia una questione urgente e sono perfettamente d'accordo sul fatto che racchiuda in sé tre problemi: *management*, situazione economico-finanziaria e piano industriale. C'è stata infatti una riduzione dei costi sul versante delle fasce medio-basse, ma sono poi sostanzialmente mancate un'azione di sviluppo ed una strategia in merito, ad esempio per quanto riguarda gli investimenti e le rotte. In tale frangente, entra in gioco anche il senso di responsabilità a causa dell'usura dei vettori; non aggiungo ulteriori considerazioni, poiché sappiamo benissimo in quali condizioni versa il parco aereo.

A questo punto, per quanto riguarda l'Alitalia – poiché i tre suddetti aspetti sono interconnessi – credo sia urgente una riflessione sul trasporto aereo in generale (e mi rivolgo in particolare al Presidente). Il fatto, cioè, che Alitalia oggi possieda solo il 40 per cento delle rotte nazionali ci induce a credere che purtroppo non possiamo più esaminare la questione come isolata nell'ambito del trasporto aereo. Se il 60 per cento del mercato si trova altrove, forse è arrivato il momento di riflettere a tutto campo e risolvere un problema che ci siamo trascinati dietro, analogamente a quello delle concessioni. Anche tale questione andrebbe approfondita in modo urgente; altrimenti, la situazione dell'Alitalia potrà solo peggiorare.

Infine, ci troviamo a ridosso del periodo più difficile, quello estivo, per quanto riguarda la sicurezza stradale: non so se ha avuto modo di leggere proprio oggi degli incidenti avvenuti su strada, che, comunque, sono diminuiti, anche grazie alla collaborazione del Parlamento sul terreno

della patente a punti. Abbiamo avuto modo di confrontarci, infatti, sia allora, quando eravamo all'opposizione, sia ora, che facciamo parte della maggioranza: occorre, da una parte, una rivisitazione; vi sono, però, dall'altra, alcuni interventi di piccola entità che si possono realizzare nell'immediato, come il contrasto delle infrazioni e il rafforzamento della polizia stradale, che va potenziata in quanto versa in pessime condizioni. La campagna per la sicurezza stradale prevedeva un'azione di contrasto, di comunicazione (attraverso i *mass-media*) e di prevenzione (tramite immagini forti), però non è mai stata messa in atto. La volontà espressa dal Parlamento, nei riguardi di tale campagna di comunicazione, andrebbe attuata principalmente a ridosso del grande esodo estivo.

L'ultima questione attiene al trasporto pubblico locale. Vi sono stati diversi tentativi di riforma del trasporto pubblico locale e il rischio vero è rincorrere inutilmente la questione della natura contrattuale del piano dei trasporti. E' quindi indispensabile individuare una linea d'azione e su questo vi è stata sempre una disponibilità delle organizzazioni sindacali. Dobbiamo compiere uno sforzo affinché, rispetto al problema della liberalizzazione, le questioni che tutti conosciamo siano sostanzialmente affrontate più rapidamente. Tornando al trasporto aereo, forse occorrerebbe discutere a proposito dell'ENAV e dell'ENAC, soprattutto con riferimento a quanto verificatosi nell'ultima parte della scorsa legislatura.

PRESIDENTE. Mi sembra che per il futuro che il Ministro si sia riservato di avanzare proposte su specifici temi del piano generale dei trasporti e della mobilità; pertanto, quando tali proposte saranno avanzate, sarà mia cura richiamare il Ministro per ascoltare le sue motivazioni.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Signor Ministro, innanzi tutto le rivolgo i miei auguri. Lei entra, pur con la sua grande competenza, in un settore piuttosto scassato. Si è parlato tanto negli anni scorsi delle infrastrutture e della loro scarsità, mentre i diversi comparti del trasporto saltavano in aria. Uso alcune espressioni colorite per dare il senso delle cose.

Il trasporto per mezzo delle ferrovie, in particolare il trasporto locale, ma non solo quello (e, le assicuro, non solo al Sud) presenta problemi vastissimi. Il trasporto aereo, con la compagnia di bandiera, ha conosciuto un ulteriore peggioramento della situazione. Anche il trasporto via mare, che costituirebbe la nostra grande opportunità, segna un dato negativo. I porti italiani hanno registrato, in questi ultimissimi anni, una crescita zero, mentre i porti spagnoli hanno registrato una crescita a due cifre. Complessivamente ci troviamo in una situazione di grande difficoltà. Credo, quindi, sia proprio giusta la sua impostazione, assolutamente condivisibile negli aspetti generali, che mira a ripensare la politica generale per il trasporto e la logistica, o, come la chiama lei, la mobilità (non differenziamoci sulle parole, perché occorre far fronte a tutto ciò in maniera innovativa).

Per quanto riguarda il metodo, lei è proponente del piano nazionale dei trasporti (o della logistica o della mobilità) e quindi mi sembra giusto

che le scelte fondamentali e prioritarie, anche dal punto di vista infrastrutturale, derivino da questa fonte. Certo, ora bisogna far proseguire i lavori in corso e anche l'intervento di emergenza del Governo su Ferrovie e ANAS corrisponde a tale finalità. In conclusione richiamerò anche un altro intervento di emergenza, che non è stato ancora previsto.

È chiaro che le scelte prioritarie dal punto di vista infrastrutturale devono corrispondere ad una nuova impostazione strategica, che derivi dal nuovo piano che lei proporrà e che noi discuteremo. Mi sembra che questo sia un aspetto da sottolineare in modo particolare. Se le priorità sono l'interscambio e il trasporto delle persone (per esempio su ferrovia, combinando il trasporto a lunga percorrenza con il trasporto locale) questa fase diventa molto importante. Se vogliamo compiere un passaggio di questo tipo e sfruttare questa grande opportunità che si presenta, diventano prioritari i nodi, le linee che servono i terminali delle autostrade del mare – quindi i porti – non solo per il riequilibrio modale, ma anche per partecipare agli scambi mondiali. Considero assolutamente corretta tale impostazione e dovremmo approfondirla.

Insieme a ciò, è opportuno assumere alcune misure, sicuramente più vicine nel tempo, su cui è bene discutere. Ad esempio, sono assolutamente d'accordo che per la questione delle Ferrovie vadano considerati insieme l'impianto strategico, il piano industriale e i gruppi dirigenti; questo gruppo dirigente, tuttavia, ha già dato una prova molto chiara – se mi permette – di incapacità. Possiamo anche non generalizzare, ma i risultati della gestione di questa partita sono stati negativi. Bisogna, pertanto, affrontare anche questo aspetto. Certo, la responsabilità non è solo di questo gruppo dirigente, ma anche del fatto che non vi è stata un'impostazione adeguata. Mi pare, comunque, che sia una questione da evidenziare.

Il punto che volevo sottolineare, però, è un altro. Il Governo compie un'operazione giusta in merito all'emergenza ANAS e Ferrovie, ma vi è anche un'altra emergenza: la situazione della portualità italiana. Molti fra noi si attiveranno proprio per fare in modo che questa condizione critica sia riconosciuta. I porti italiani non ricevono più un euro per gli investimenti da cinque anni. Se non si sblocca questa situazione è inutile che continuiamo a parlare di riequilibrio modale e di interscambio. Dobbiamo discutere non solo di porti di *transshipping* – e qui le rivolgo un appunto – ma anche di porti finali, con i problemi presenti. Vi sono ipotesi nuove per affrontare il tema del rapporto con il territorio, il *landterminal*, i porti interni, gli interporti. Tutto questo va congegnato con un'impostazione strategica, ma anche, intanto, sbloccando la situazione di emergenza. Oggi i porti italiani, a causa di questi mancati investimenti, rischiano di non essere più competitivi.

Le pongo una domanda, signor Ministro. Lei sosterrà (mi auguro sia senz'altro così), anche rispetto al nuovo provvedimento sulla competitività, una misura di Governo che, oltre che su ANAS e Ferrovie, si cimenti su un altro punto dell'infrastruttura fondamentale del nostro Paese, cioè i porti?

Vi sono, inoltre, altri argomenti importanti e più di dettaglio. Sono d'accordo con lei sulla questione della riforma del trasporto pubblico locale. In questo campo abbiamo registrato evoluzioni positive. Per quanto riguarda il trasporto su gomma ci sono stati cambiamenti. Ora occorre fare attenzione che qualche articolo del provvedimento sulla competitività che stiamo esaminando non metta in discussione i processi in corso, ma lo verificheremo quando entreremo nel merito.

Dobbiamo garantire soprattutto non dico la liberalizzazione, ma quanto meno la concorrenza nel trasporto ferroviario locale. Credo lei sappia, signor Ministro, che le gare espletate in questo settore sono solamente un *pro forma*, poiché, non essendoci altri operatori che hanno a disposizione il materiale (che tra l'altro è obsoleto e scassato, sono assolutamente d'accordo con lei), è chiaro che se le aggiudica sempre Ferrovie. La questione va risolta. In molte leggi regionali, con riferimento al trasporto su gomma, si è previsto che il proprietario dei mezzi, soprattutto se ha ricevuto contributi pubblici, li trasferisca a chi vince la gara. Forse potremmo valutare questa possibilità anche per il trasporto ferroviario. Questo è un passaggio abbastanza fondamentale, se vogliamo davvero cambiare la riforma, perché è determinante per costruire nuove opportunità per il trasporto ferroviario locale.

Mi interessava sottolineare questi aspetti e soprattutto insistere sulla questione dei porti e delle reti collegate. Insieme a quelle da lei citate, le ricordo anche il Corridoio dei due mari, la rete transeuropea Rotterdam-Genova, che mi sembra abbiano un'importanza fondamentale in questo quadro e debbano pertanto essere inseriti tra le priorità di cui parliamo.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Ringrazio il Ministro per avere cortesemente accolto il nostro invito. I problemi che ha messo sul tappeto sono molti e altri se ne aggiungeranno, a cominciare dagli argomenti proposti dalla nostra Presidente, circa il collegamento tra il piano generale della mobilità e le misure infrastrutturali che vengono prese in altra sede.

Segnalo che, dalla lettura del Documento di programmazione economico-finanziaria, che non è molto chiaro su questo punto, si intuisce l'intenzione di adottare misure urgenti. Senza entrare nel dettaglio, vorrei solo raccomandare di analizzare bene questo aspetto, perché le misure urgenti, così come vengono indicate, potrebbero avere una dimensione tale da «mangiarsi» tutto il prossimo quinquennio. A questo punto, si genererebbe uno scollamento tra il piano della mobilità e il piano di emergenza infrastrutturale che secondo me sarebbe sbagliato.

Una seconda osservazione riguarda la questione delle Ferrovie dello Stato. Bisogna considerare con molta attenzione il problema del servizio: lei ne ha parlato, ma voglio comunque sottolineare questo aspetto. Molte volte, quando si parla di FS, si accentua la questione infrastrutture e materiale. È giusto, però se si realizzano le infrastrutture e poi si verifica una continua riduzione del servizio, come sta succedendo negli ultimi tre anni, oppure i treni sono sempre più vecchi e fuori dagli *standard*, è chiaro che la gente non verrà invogliata ad utilizzare il mezzo di trasporto ferroviario.

Se poi si commettono anche degli errori, come è accaduto nel settore delle merci, si potrebbe determinare una situazione per cui gli interventi infrastrutturali, anziché migliorare la situazione, finiscono per aggravarla, poiché aumentano i costi e l'esposizione finanziaria.

Inoltre (ma su questo non mi dilungherò), dato il divario esistente fra il volume del traffico su ferrovia e quello su gomma, come lei ha detto, una riduzione modesta del traffico passeggeri e merci su gomma comporta una dilatazione enorme del traffico passeggeri e merci su ferrovia. In sostanza, se si diminuisce il trasporto su gomma di merci e passeggeri dell'8 per cento e si trasferisce questo volume di traffico su ferro, si avrà una riduzione dell'8 per cento del traffico su gomma, ma un aumento del 100 per cento del traffico su ferro. È un'operazione molto complicata, che va valutata nel lungo periodo, per comprenderne gli effetti.

L'alta velocità è un progetto probabilmente da ripensare, anche se ormai ha assunto dimensioni tali da rendere difficile questa operazione. Non c'è dubbio che l'attenzione avuta in questi anni per l'alta velocità abbia dirottato su di essa la gran parte delle risorse disponibili. Dal momento che quella ad alta velocità è solo una frazione – e anche molto modesta – della rete ferroviaria complessiva, se si lascia andare in condizioni di degrado l'infrastruttura ordinaria, non si avrà più «l'effetto rete» sul trasporto ferroviario. In sostanza, la ferrovia diventa un segmento utilizzato solo da chi lo percorre, ma non c'è più l'effetto di affluenza che è determinato solo dalla rete. Occorre pertanto riesaminare il problema dei nodi, che lei ha citato nel corso del suo intervento. Ricordo che dieci anni fa, quando fu lanciato il progetto alta velocità, si diceva che una delle sue grandi funzioni sarebbe stata quella di riorganizzare i nodi per farli diventare centri di interscambio, ma tutto questo non è successo. Succede così che un treno percorra velocemente il cosiddetto «baffo» di Gricignano, il tratto fino a Valmontone e poi però si fermi quando entra dentro Roma. Questo aspetto deve essere riesaminato con attenzione, anche perché non ci sono risorse da impiegare per i nodi.

Per quanto riguarda le nomine, accolgo con interesse la notizia che non c'è niente di pregiudicato. Sono assolutamente d'accordo, però sarà opportuno essere informati nel momento in cui si individuerà il cambio. Penso infatti che si debba cambiare, ma anche valutare cosa è successo: se modifichiamo la disposizione dei mobili in una stanza, ma i mobili rimangono gli stessi, non cambia granché. Molti dirigenti di cui si sente parlare sono stati pienamente coinvolti nella gestione che lei ha definito non troppo encomiabile delle FS.

Abbiamo avuto una discussione con i rappresentanti delle FS sulla vicenda del licenziamento dei macchinisti che ebbero l'ardire di denunciare le condizioni di sicurezza esistenti su un certo treno. Ricordo la particolare durezza e astiosità con la quale fu tenuto il punto, pur essendo del tutto sbagliato. Penso che quei dirigenti che tenevano il punto in quella situazione ora non possono continuare a farlo in una condizione diversa. Bisogna valutare i singoli casi, che riguardino il primo o l'ultimo ferroviere d'Italia, perché occorre tenere conto dei vari livelli di coinvolgimento.

Ho una leggera differenza di opinione rispetto al collega Pasetto (ma possiamo discuterne), che ritiene necessario mantenere l'unitarietà di FS. Se si compie questa scelta, procediamo con coerenza, torniamo ad una società integrata. È impensabile infatti continuare ad avere una società FS fintamente frazionata, con tre o quattro società che in realtà non esistono e servono solo per giustificare i lauti stipendi di quattro *manager*. Oggi la *holding*, dato che RFI (Rete ferroviaria italiana) guadagna e Trenitalia perde, si limita ad aumentare il pedaggio a RFI, trasferendo così denaro da RFI ai treni. Se invece fossero i treni ad andare male, farebbe l'opposto. Con questo sistema, fallisce completamente il tentativo di aprire alla concorrenza. Sarebbe meglio non dire che i presidenti o gli amministratori delegati di RFI e di Trenitalia sono dei geni nei rispettivi settori, perché in realtà non è vero: sono semplicemente degli impiegati che dipendono dalle decisioni del capo. A questo punto sarebbe meglio eliminare la *holding*.

Termino parlando della questione che riguarda Alitalia e che è molto difficile. Anche durante il precedente Governo si è tentato in tutti i modi di trovare una soluzione. Ricordo l'accordo sindacale che fu raggiunto, che era di grandissima dignità, tant'è vero che dicemmo a Cimoli che aveva in mano tutte le carte e, se le avesse giocate male, la colpa sarebbe stata solo sua. Però c'è un problema: Alitalia ha un costo per chilometro prodotto piuttosto alto. La questione non sarebbe di per sé grave, poiché vi sono compagnie – come la Ryanair – che presentano costi anche più alti; il tipo di rete che viene servita da una compagnia *low cost*, però, fa sì che vi siano remunerazioni anche per costi più elevati. Occorre però evitare di intercettare tutte le inefficienze; questo è il punto fondamentale.

Ridimensionato il costo per chilometro prodotto per l'aereo, bisogna poi scegliere la rete nella quale quel costo per chilometro si possa collocare con redditività: ma questo non è stato fatto. Verificheremo poi se mantenere o meno una compagnia di bandiera. Ai costi attuali, Alitalia si dovrebbe collocare nell'ambito di una grande alleanza internazionale, come hanno fatto le compagnie che hanno costi per chilometro prodotto simili ai suoi: ma siccome non ha gli aeroplani per far parte di un *network* internazionale – come invece dovrebbe essere – è necessario che vi faccia ingresso come alleata. In caso contrario, se si decide che mantenga tutto il mercato nazionale, deve lavorare con costi simili a quelli delle compagnie *low cost*. Questo è il ragionamento da seguire, e solo *a posteriori* sarà possibile decidere se mantenere la compagnia di bandiera o meno.

CICOLANI (FI). Signor Presidente, a causa del poco tempo disponibile mi limiterò a trattare solo alcuni aspetti particolari, rinunciando a svolgere un intervento di carattere generale, che avrei voluto sviluppare in maniera speculare a quello tenuto dal Ministro, il quale ci ha parlato di vari temi in ordine al sistema di trasporti. Ringraziandola per la sua disponibilità a partecipare ai nostri lavori, signor Ministro, passo immediatamente ai punti che intendo trattare.

In primo luogo, mi permetto di contestare le considerazioni svolte dal collega Mazzarello in ordine ai porti. Dobbiamo almeno metterci d'ac-

cordo su come ragionare circa i dati che abbiamo a disposizione. Mi pare che il Ministro abbia giustamente sostenuto che, nel quinquennio precedente, il trasporto merci nei porti sia sostanzialmente raddoppiato (e addirittura, per alcuni tipi di merci – mi riferisco ai *containers* – si è triplicato); il precedente Governo ha anche realizzato una serie di investimenti in questo campo, alcuni dei quali derivavano da decisioni assunte dal Governo ancora precedente. Non possiamo non concordare tutti sul fatto che la portualità, nella presente contingenza storica, sia un elemento assolutamente centrale della logistica del sistema Paese ed uno degli strumenti attraverso i quali passa anche lo sviluppo economico. Dalla sua importanza – in relazione alla particolare contingenza presente – deriva l'assoluta centralità del trasporto a guida vincolata nel nostro Paese, perché l'incremento del trasporto merci, in Italia, non è più legato esclusivamente al PIL nazionale, bensì a quello europeo. La debole struttura delle modalità del sistema di trasporti italiano – se non verranno realizzati importantissimi investimenti nel sistema a guida vincolata – non renderà il nostro Paese ambientalmente in grado di sostenere un tale aumento della domanda: questo comporterà, nel breve periodo, alcune scelte obbligate.

Per quanto attiene al trasporto pubblico locale, c'è da dire che bisognerebbe utilizzare meglio e diversamente l'attuale rete ferroviaria, anche realizzando nuovi investimenti. Mi riferisco, ad esempio, ad uno dei problemi principali del sistema di trasporto a guida vincolata nel nostro Paese: in Italia, infatti, vi è una situazione di insufficienza del trasporto di merci, per effetto sia di una mancata capacità di intermodalità nei porti, sia dell'assenza proprio di centri intermodali; nonostante, infatti, le Ferrovie dello Stato – com'è noto – abbiano, da ultimo, pianificato la loro realizzazione nella rete ferroviaria italiana, questi non sono ancora stati attuati. Il trasporto passeggeri nei sistemi urbani ha subito, ultimamente, un aumento di circa il 3 per cento annuo: questo sta mettendo in crisi le ferrovie sia nel Nord del Paese – dove il treno è un mezzo di trasporto ampiamente utilizzato – sia, in generale, in tutte le più importanti città. Un paio di esempi saranno utili a chiarire il mio pensiero: Napoli, pur essendo la città che ha più ferro al mondo, con i suoi 1.600 chilometri di rete ferroviaria, non riesce ad utilizzare appieno tale risorsa per il trasporto pubblico locale; a Roma, la linea La Storta-Viterbo, a pochi anni dalla sua inaugurazione, già attraversa una gravissima crisi, nel senso che non riesce a soddisfare la crescente domanda.

A mio avviso, dunque, in tutti i centri urbani si possono realizzare interventi poco esosi, in proporzione al risultato che offrono, al fine di migliorare il sistema di segnalamento e, conseguentemente, la capacità di trasporto ferroviario (che si differenzia da quello metropolitano, proprio per questo tipo di problemi). Investendo nell'ingegneria di sistema, negli ambienti urbani, potremmo ottenere ottimi risultati ad un bassissimo costo, in quanto probabilmente in tal modo riusciremmo ad incrementare, e di molto, la capacità di trasporto delle linee ferroviarie. In un periodo in cui sono limitate, infatti, le risorse vanno spese con oculatazza, in rapporto ai miglioramenti ottenibili.

Sotto questo stesso profilo, condivido quanto asserito dal senatore Brutti: anche il sistema di trasporto aereo riveste un ruolo centrale. Signor Ministro, mi sono anche un po' meravigliato – e qui mi addentro anche nel merito di una parte del suo intervento – di come lei abbia affrontato alcuni temi, tra cui il problema dell'Alitalia. Nella passata legislatura, infatti, il compito di redigere il piano industriale della compagnia sarebbe stato attribuito ad altri Dicasteri. Molte volte abbiamo sentito dire, quando era in carica il precedente Governo, che era il Ministero dell'economia a redigere il piano industriale dell'Alitalia. D'altra parte, in tutta onestà, credo che la compagnia stia attraversando anche una serie di problemi che oggi non abbiamo avuto modo di trattare: l'aumento di capitale, il coinvolgimento delle banche ed il ruolo di chi, appena un anno e mezzo fa, è stato scelto per essere chiamato a capo del *management*, per riorganizzarlo anche in base agli accordi, allo scopo di supportare economicamente l'azienda. Forse dovremmo parlare di questi argomenti in termini anche un po' diversi, perché l'Alitalia è un tema relevantissimo; desidero, però, ricondurre il dibattito nell'ambito più generale del sistema di trasporto aereo.

Il Dicastero dei trasporti potrebbe compiere un lavoro molto proficuo proprio sulla rete dei trasporti, attuando una politica del sistema aeroportuale che minimizzi i costi per gli operatori. Nel nostro Paese, infatti, si dovrà garantire un rapporto quantità di investimento-risultato che produca con sicurezza frutti importanti per l'economia del Paese. Sulla rete, quindi, investirei in maniera sostanziale, al fine proprio di minimizzare i costi. Gli investimenti si possono concentrare sia sul controllo del traffico aereo, sia sul sistema aeroportuale, anche quello minore. Va realizzata una regolazione estremamente importante, anche alla luce delle riforme che abbiamo adottato nella scorsa legislatura.

In merito alle ferrovie vorrei farle una domanda. Abbiamo ascoltato le dichiarazioni del ministro Di Pietro in ordine alle liberalizzazioni. Vorrei sapere lei cosa ne pensa, con riferimento anche alla parte finale dell'intervento del senatore Brutti. Lei prevede effettivamente una Rete ferroviaria italiana concessionaria della rete? La *holding*, infatti, non è la concessionaria. Rete ferroviaria italiana ha un ruolo centrale e autonomo, completamente separato da Trenitalia.

Nel sistema di liberalizzazione del trasporto sul ferro oggi sono legittimati, se non erro, circa 30 operatori, alcuni dei quali sono, collega Mazzarello, in condizione di intervenire anche nei sistemi di trasporto pubblico locale se si forniscono loro le tracce orarie. So, ad esempio, che da Civitavecchia giungono richieste di tracce della tratta tra Civitavecchia-Roma e Civitavecchia-Fiumicino. Comincia a maturare anche negli imprenditori l'idea di occuparsi del trasporto su ferro in un sistema libero. Lei ritiene che vadano supportati anche economicamente? Esiste una politica di incentivi da costruire per supportare gli operatori privati che si muovono nel sistema ferro? A mio avviso questo aspetto andrebbe analizzato con grande attenzione.

Il secondo elemento riguarda il *management*. Anche in questo caso lei ha fatto un esempio – mi perdoni, signor Ministro – profondamente sbagliato. Ha presentato il caso di 1,8 miliardi di euro, che con questo decreto vengono attribuiti alle ferrovie, come un esempio di carenza di risorse per le Ferrovie dello Stato causata dal *management*. È esattamente il contrario: la cifra di 1,8 miliardi va in conto impianti, quindi in conto capitale per realizzare le infrastrutture. Vuol dire che le Ferrovie quest'anno non avevano le risorse.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Quel disastro è stato fatto dal vostro Governo!

CICOLANI (*FI*). Questo ora non c'entra. Sto precisando un aspetto di quanto riferito dal Ministro. Noi sappiamo benissimo che con l'ultima finanziaria abbiamo tagliato quelle risorse. Basta leggere sul verbale di allora il parere che ho espresso come relatore; siamo abituati ad essere intellettualmente onesti.

PRESIDENTE Scusi, senatore Cicolani, il Ministro si riferiva al ripianamento delle perdite. La cifra è identica, ma si riferisce ad un'altra cosa.

CICOLANI (*FI*). Si tratta di perdite diverse. Sappiamo benissimo che, con l'ultima manovra finanziaria, non abbiamo concesso il permesso al *management* di aumentare le tariffe ferroviarie e abbiamo assegnato mezzo milione di euro di meno al contratto di servizio. Non ci si poteva, quindi, aspettare che questo *management* fosse in grado, con meno risorse, di migliorare il servizio. A parità di servizio ha prodotto dei risultati negativi semplicemente perché gli sono state trasferite minori risorse. Invito, pertanto, il Ministro ad approfondire le sue valutazioni e a parlare – non so se l'ha già fatto – con l'attuale *management*. Noi, infatti, abbiamo un'idea diversa. Ricordo che in Italia vi è una delle ferrovie – lo dobbiamo ribadire, e arrivo alla parte finale del mio intervento – più sicure d'Europa, forse la più sicura in assoluto.

Occorre occuparsi subito dell'ente preposto alla regolazione e alla vigilanza sulla sicurezza ferroviaria del nostro Paese. Secondo me sbagliando, la manovra finanziaria per il 2006 ha attribuito tali competenze all'autorità per la vigilanza sui lavori pubblici. Sarebbe logico che questo ente, invece, dipendesse dal Ministero dei trasporti. A questo proposito le rivolgo una domanda: cosa ne pensa lei? Vuole modificare questa impostazione? Che tempi prevede per la realizzazione di questo ente, che equivale all'ENAC in campo aeronautico?

* MARTINAT (*AN*). Signor Presidente, cercherò anch'io di essere molto sintetico. Svolgere una discussione su temi generali avrebbe poca *ratio*.

Vorrei cominciare dando un consiglio al Ministro. Dal momento che egli definisce il piano generale dei trasporti come piano generale della mobilità e visto che dovete ancora adottare i regolamenti dei Ministeri spaccettati, potete modificare la denominazione del Ministero dei trasporti in Ministero della mobilità. Così sarebbe maggiormente comprensibile; altrimenti lei parla di mobilità nel Ministero dei trasporti. Tanto vale che cambi il nome e si chiami Ministero della mobilità; in questo modo vi sarebbe un collegamento maggiore con il piano che intende presentare.

Al di là delle battute, ho notato con un po' di sorpresa che ha dimenticato di citare la linea Genova-Rotterdam. Ciò mi stupisce molto, perché la Genova-Rotterdam è stata approvata dal CIPE ed è uno dei nodi fondamentali – insieme al Corridoio 1 e al Corridoio 5, che lei ha citato – per la dotazione infrastrutturale del nostro Paese. Se non apriamo questi tre grandi assi e tre grandi reti, l'Italia da penisola rischia di diventare violentemente un'isola del Mediterraneo. Invece di essere la portaerei dell'Europa rischia di trasformarsi in un'isola molto più africana.

Anche per quanto riguarda il traforo del Brennero sono a conoscenza di contestazioni e discussioni. Signor Ministro, mentre continuiamo a discutere sull'opportunità di realizzare questo traforo sulla Torino-Lione e su altre problematiche, gli svizzeri hanno già quasi completato i lavori a Liesberg. Non vorrei che domani ci trovassimo con un sistema infrastrutturale che ci passa sopra la testa.

L'ho detto più volte e lo ripeto anche in questa sede: probabilmente se fossimo stati in Val di Susa qualche anno fa avremmo sentito odore di marchi. Dato che oggi anche in Germania ci sono gli euro, probabilmente sentiamo l'odore degli euro di nazionalità tedesca. I due grandi nodi produttivi europei, infatti, sono la Ruhr al Nord e la Pianura padana. È evidente che per il mondo industriale del Nord Europa, franco-tedesco, ma soprattutto tedesco, avere il Corridoio 5 che passa sopra la Svizzera – perché il Corridoio 5 comunque sarà realizzato – è economicamente molto più vantaggioso. Invece per gli italiani è economicamente molto più vantaggioso avere il Corridoio 5 che passa per la Pianura padana.

L'ultima questione che intendo affrontare riguarda le autostrade del mare: dal senatore Cicolani è stato detto che hanno cominciato a funzionare. Cosa non ha funzionato e non funziona nel trasporto gomma su nave? Gradirei che lei avanzasse delle proposte. Parliamoci chiaro: la Genova-Palermo e la Genova-Barcellona non funzionano in Italia e difficilmente potranno funzionare. Questo è dovuto al fatto che il sistema auto-transportistico italiano è formato in gran parte da piccoli padroncini. Il vero problema del piccolo padroncino, che arriva a Genova, è che non può sganciare il rimorchio facendolo poi riagganciare da qualcun altro a Palermo. Le grandi compagnie di trasporto europee, invece, operano così. Hanno centinaia o migliaia di TIR che girano; quando arrivano a Barcellona (dove, guarda caso, il sistema funziona) sganciano il loro rimorchio, caricano a bordo solo questo (con conseguente riduzione di costi e del personale necessario), arrivano a Genova e lì trovano un altro spagnolo, o una compagnia italiana collegata con gli spagnoli, che aggancia quel rimorchio

e lo trasporta a destinazione. Quindi il primo nodo da risolvere in Italia è quello della creazione di un sistema di consorzi: occorre cioè assicurare una serie di agevolazioni ai padroncini affinché creino dei consorzi tra di loro. In tal modo sarebbe possibile far viaggiare i *container* da una parte all'altra dell'Italia, con una riduzione dei costi. Altrimenti si continuerà a parlare di trasporti sulle autostrade del mare, ma questi funzioneranno forse per gli stranieri che transiteranno per l'Italia, sempre se avremo i collegamenti necessari.

È evidente che tutto questo comporta un sistema di intermodalità e logistica, ma è legato anche al problema dei ritardi sul Terzo valico. È inutile avere un porto che funzioni, come Genova, se poi non possiamo avere treni di trasporto merci lunghi un chilometro e duecento metri. Ad oggi, abbiamo treni di trasporto merci di 400 metri, il che vuol dire che, con pendenze particolari, bisogna mettere due motrici e quattro macchinisti, con notevole aumento dei costi. Occorre quindi fare un'analisi del rapporto tra costi e benefici, a cui lei mi sembra che presti molta attenzione. Un treno di un chilometro e duecento metri, su un livello più basso, ha bisogno di una motrice e due macchinisti; è evidente che, se si triplica il carico e si riduce a metà la dotazione di motrici e macchinisti, il trasporto merci aumenterà di sei volte. *Monsieur* de Lapalisse avrebbe messo questa osservazione come prefazione al suo libro; io ho voluto solo ricordarle questo aspetto, perché non si può far parte dei grandi sistemi infrastrutturali senza avere il coraggio di affrontare la questione dei valichi che bisogna realizzare in Italia verso i Paesi esteri e viceversa, oppure in territorio italiano, ad esempio tra Liguria e Piemonte. Si rischia di vanificare tutto il resto.

Come ho già avuto modo di sottolineare in questa Commissione, con il DPEF avete violato la cosiddetta legge obiettivo (ma la responsabilità è essenzialmente del ministro Di Pietro), con cui si stabilisce che nel Documento di programmazione deve esserci l'allegato sulle infrastrutture. Questo allegato nel vostro DPEF invece non c'è. So che la legge obiettivo non vi piace, ma è legge di questo Stato, fino a quando non la modificate. Avete quindi violato una legge dello Stato: lo ricordo e lo ribadisco, affinché di ciò rimanga memoria nel resoconto stenografico dell'audizione odierna. Questo è un modo di non governare il sistema: si può anche non essere d'accordo su una legge, ma dal momento che questa è la Repubblica italiana e non la repubblica delle banane, bisogna rispettare le leggi vigenti, ci piacciono o meno. Se poi il suo Governo e la sua maggioranza hanno la forza di modificare determinate leggi, lo facciano pure, ma fino a quando queste sono in vigore, bisogna rispettarle.

Propongo una brevissima osservazione sull'Alitalia, prima di concludere. I conti non quadrano perché, nel 1999 e nel 2000, qualcuno ha deciso un aumento del numero dei dipendenti di 5.000 unità, ma intanto la compagnia ha perso alcuni milioni di passeggeri, nel corso degli anni, come lei stesso ha detto. Quindi, se ora il sistema Alitalia sta saltando, forse dipende anche dal fatto che qualcuno ha deciso di aumentare il per-

sonale pensando che i passeggeri addirittura aumentassero e invece stavano diminuendo. Bisogna ricordarsi anche di questo aspetto.

* PROCACCI (*Ulivo*). Ringrazio il Ministro per la sua presenza e la sua relazione, che apprezzo, anche se potremo discutere sul merito solo in autunno. Oggi, infatti, abbiamo appreso più che altro quali sono i criteri di impostazione, come si intende approcciare il problema. L'impostazione descritta risente in modo notevole dei principi esposti nel programma dell'Unione, che ha individuato soprattutto nel sistema intermodale di trasporti nel Sud il punto centrale di tutta la politica per il Mezzogiorno.

Non parlo solo come parlamentare del Mezzogiorno d'Italia, perché il sistema intermodale dei trasporti nel Sud riguarda anche tutto il resto del Paese. Dobbiamo renderci conto del fatto che è inutile pensare solo alla Genova-Rotterdam: se non abbiamo la capacità di attrarre le merci, a partire dal Sud, anche il Nord viene profondamente penalizzato.

Vorrei segnalare che l'altro giorno, insieme al settimanale «il Venerdì» del quotidiano «la Repubblica», è stato distribuito un insolentissimo opuscolo di Autostrade, nel quale l'AISCAT (Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori) presentava i propri programmi per un ampliamento di 500 chilometri della rete autostradale. Ebbene, non vi era un solo chilometro sotto il Garigliano!

CICOLANI (*FI*). Perché non sono soci AISCAT.

PROCACCI (*Ulivo*). Ma indipendentemente da questo, i progetti non ci sono: davanti a questa situazione, i cittadini del Sud non si pongono certo il problema di chi fa parte dell'AISCAT.

Lei, signor Ministro, vive a Reggio e quindi sa benissimo quali problemi ci sono per la strada statale 106, il tratto Bari-Taranto o Bari-Lecce. Il sistema di trasporti è una delle criticità maggiori per la Regione calabrese. E questo opuscolo è circolato fra i cittadini italiani nella più completa indifferenza. Io me ne sono vergognato.

Anche se questa considerazione potrebbe non interessarvi, ci tengo a precisare che ho scelto di far parte di questa Commissione perché il programma della coalizione a cui appartengo ha posto il sistema intermodale come elemento centrale per lo sviluppo di tutto il Paese. Pertanto, su questo aspetto, per quello che potrò, sarò terribilmente attento.

Il collega Martinat non ha citato il Corridoio 8, che ci interessa, oltre al Corridoio 1. Quando ero parlamentare europeo, mi sono battuto insieme al collega Costa, per il Corridoio 8. Abbiamo però perso quella battaglia: ci è stato risposto che il Corridoio 8 passava in secondo piano, rispetto ad altre priorità, perché mancano le infrastrutture di raccordo e, in sostanza, l'Europa avrebbe stanziato fondi per una rete incompleta. Occorre pertanto accelerare i tempi per il raggiungimento di questo obiettivo programmatico fondamentale, per poi affrontare le altre questioni. Sinceramente lo spacchettamento dei Ministeri non mi entusiasma e per questo abbiamo ricordato con forza che il raccordo fra i due Dicasteri è fondamentale.

Sul piano della mobilità, che lei presenterà, per adesso possiamo darle solo qualche indicazione, di cui spero lei terrà conto nella sua elaborazione. Ma, ripeto, le chiedo di porre al centro la questione che ho sottolineato.

Per quanto riguarda le autostrade del mare, dobbiamo prima risolvere il problema della congestione dei nostri porti, che sono inseriti nelle realtà urbane. È pensabile la costruzione di piattaforme, di quelli che lei chiama scambiatori intermodali, fuori dai porti, nelle loro vicinanze? Il problema vero è che finché costringiamo le navi a lavorare in un certo modo, non avremo mai vere e proprie autostrade del mare (che contano proprio sulla velocità e sulla capacità di sbarcare *containers* e di trasportarli oltre), ma un trasporto ordinario.

Un'ulteriore considerazione che mi preme effettuare concerne il positivo raccordo con le Regioni, con particolare riferimento al problema della messa in sicurezza delle ferrovie concesse. Non sono stati praticamente realizzati investimenti in questo campo, sicché vi sono centinaia e centinaia di chilometri di strade ferrate – di cui quotidianamente fanno uso moltissimi pendolari – che rappresentano la parte più debole della rete ferroviaria italiana dal punto di vista della sicurezza.

In merito all'Alitalia, mi ha colpito il quesito da lei posto circa la necessità di avere o meno una compagnia di riferimento: certo che vorremmo averla, ma per far ciò non possiamo derogare al sano principio di una concorrenza che sia di reale sostegno agli utenti. Negli ultimi anni, in Italia, abbiamo assistito ad una privatizzazione e concorrenza false, che alla fine hanno portato l'Alitalia ad azzerare le potenzialità di altre compagnie. Ora, non ho nulla in contrario a che il nostro Paese possa vantarsi di avere una compagnia di riferimento, anzi, ne sarei ben felice: ma se questo comporta che gli italiani paghino costi di trasporto abnormi rispetto a quelli che affrontano gli altri cittadini europei, non penso che la situazione sia assolutamente sostenibile.

L'ultima preoccupazione che voglio esternare concerne la compagnia Tirrenia. Signor Ministro, si tratta di una realtà che fagocita parecchio denaro, viaggia con metà personale rispetto a servizi privati e si trova sempre in *deficit*. Vogliamo metterla in osservazione sotto una lente di ingrandimento?

MONTALBANO (*Aut*). Signor Presidente, desidero esprimere un sostanziale e convinto apprezzamento per la relazione svolta dal Ministro davanti alla nostra Commissione: ha tracciato, infatti, un quadro d'insieme che giudico estremamente interessante, in quanto si presta indubbiamente ad ulteriori approfondimenti di settore, che potranno risultare particolarmente incisivi e, dal mio punto di vista, politicamente utili. Ciò detto, richiamerò alcuni punti solo per titoli (perché a questo ci costringe la coerenza con l'impegno assunto a rispettare i tempi del dibattito).

Innanzitutto, desidero effettuare un riferimento ad una questione di ordine generale, riguardante i grandi collegamenti. Per quanto attiene al Corridoio 1, ho apprezzato l'approccio che il Ministro ha voluto adottare

rispetto al tema del Ponte sullo Stretto, anche se il modo in cui si è espresso ha probabilmente suscitato qualche speranza nei colleghi del centro-destra. Qualcuno, magari, avrà pensato che, nei collegamenti, sarebbe meglio realizzare più ponti. In realtà, il tenore degli interventi svolti dai colleghi a tal proposito durante la seduta odierna – ancorché per i silenzi espressi – avvalora l'opinione ultimamente prevalente sulla non priorità della realizzazione di tale infrastruttura. Lo dico da meridionale e da siciliano, perché vivo nel Mezzogiorno del Mezzogiorno (la costa sud-occidentale della Sicilia): un approccio di questo tipo alla questione del Ponte non mette in dubbio la necessità di realizzare grandi linee di collegamento europee. Questo genere di interventi deve necessariamente fare i conti con l'emergenza nel Mezzogiorno, dove è indispensabile una politica risolutiva dei problemi dei trasporti, al di là delle varie impostazioni che si possano assumere riguardo al tema – e lo dico anche in maniera autocritica – e delle enunciazioni di principio. Non voglio qui richiamare l'allarme e l'indignazione con cui, dopo l'incidente ferroviario avvenuto presso Rommetta Marea, si parlò della necessità di dotare le strade ferrate della Sicilia e della Calabria di un doppio binario. Sono stati versati fiumi e fiumi di inchiostro per assumere impegni, si sono sollevati i vescovi per gridare che era necessario intervenire prima su queste linee che non sui grandi progetti faraonici.

Dall'organica impostazione scelta dal Ministro per la sua relazione, emergono comunque alcune priorità: il tema primario per quanto riguarda i trasporti (che auspicherei venisse considerato nella sua straordinarietà all'interno della politica d'intervento del Governo) è proprio la necessità di infrastrutture nel Mezzogiorno. Il fatto è che molto spesso, in Sicilia (ancor più che in Calabria), la rete ferroviaria non esiste affatto perché mancano i collegamenti e il trasporto avviene tutto su gomma. Ecco, dunque, che il traffico attraverso lo Stretto si intasa ed i grandi centri di produzione agricola siciliana sono in crisi, impossibilitati ad affrontare così tante difficoltà per raggiungere i mercati, in una situazione di «anemia» infrastrutturale. Quando l'ex *Premier* Berlusconi ha partecipato alla trasmissione televisiva di Bruno Vespa con una cartina dell'Italia su cui, con un pennarello rosso, aveva tracciato la mappa delle infrastrutture del nostro Paese, ha chiaramente visualizzato la situazione: ci sono molte più linee rosse al Nord che al Sud! La condizione di forte carenza infrastrutturale in cui versa il Sud – e la Sicilia soprattutto – richiede un'attenzione particolare e straordinaria da parte di tutti i Governi del nostro Paese, di qualsiasi colore essi siano. Per questo motivo, ritengo che dall'Esecutivo attualmente in carica, e dal ministro Bianchi, ci si possa legittimamente aspettare molto in questa direzione.

Il collegamento con le isole minori rappresenta un problema ma nel caso di Lampedusa rappresenta una vera e propria emergenza. Quest'isola deve costantemente affrontare il problema dell'immigrazione, con il continuo arrivo di barconi in condizioni disperate, e tra l'altro ricordo che si può attraccare solo quando il mare è calmo. Ma Lampedusa deve affrontare anche il problema dei collegamenti marittimi: prima si poteva appro-

dare solo con la motonave «Paolo Veronese», ora con la «Sansovino», che non può attraccare quando soffia un forte vento. Di quest'isola, in Parlamento, si parla solo per problemi ultranei a quelli che vivono quotidianamente i lampedusani. Non mi soffermerò sul problema dei collegamenti delle altre isole. Voglio far assumere il caso di Lampedusa a paradigma della necessità dell'ammodernamento dei collegamenti e della sicurezza che dobbiamo garantire ai collegamenti stessi.

Infine, voglio sottolineare il richiamo avanzato dal senatore Brutti per quanto riguarda le nomine e il *management*, essendo in questo d'accordo con l'impostazione del Ministro. Occorre parlare di *management* in un contesto più generale di piano industriale e di risorse finanziarie. Non posso non cogliere con grande attenzione ed interesse quanto ha detto il Ministro: di questo non si sta parlando e comunque non se ne sta discutendo in maniera risolutiva. Tuttavia, dalle indiscrezioni di stampa mi pare che, non in tutti i casi, ma in molti casi si profilino attenzioni ad un *management* buono per tutte le stagioni. Non voglio fare esempi, per carenza di tempo, ma è del tutto evidente che chi ha fallito nella gestione di grandi aziende che sovrintendono ai trasporti, e non solo, in questo Paese non può essere richiamato in servizio permanente ed effettivo a dirigere ancora i settori strategici per la vita nazionale.

* FUDA (*Misto-PDM*). Signor Ministro, innanzi tutto sento la necessità di farle tanti auguri. Ascoltando tutto ciò che ha detto, infatti, ho l'impressione che ci voglia molta fortuna per centrare qualche obiettivo, soprattutto per lei che conosce bene i problemi.

Per la verità ero più interessato – per i motivi che sa – a porgere qualche domanda sul trasporto aereo, al fine di sollecitare una soluzione a breve termine. Tuttavia non posso, venendo dalla Calabria, in cui è situato il porto di Gioia Tauro, non affrontare questo argomento. Lei ha parlato della necessità di potenziare il trasporto merci su ferrovia. Le chiedo se sia sua intenzione – e del Governo nel suo insieme – ripristinare la posizione e il ruolo che RFI ha nel porto di Gioia Tauro. Una volta l'allora FS deteneva il 20 per cento delle azioni sul pacchetto della Medicenter, per assicurarsi una quota consistente di merci da trasportare su rotaie ed essere competitiva con il trasporto su gomma controllato oggi dall'Olanda. In seguito questo 20 per cento è stato venduto e si sono fatte scelte esclusive di fideraggio, che hanno tagliato fuori le ferrovie.

Condivido l'osservazione del senatore Martinat. Il problema delle pendenze ferroviarie che penalizzano il trasporto l'ho rilevato anche io sin dal 1995, da quando è partito il progetto del porto di Gioia Tauro. Il porto di Gioia Tauro riceveva la merce sette giorni prima rispetto a Rotterdam, ma poiché le ferrovie non erano in condizione di portarla a Milano, essa restava a Gioia Tauro, mentre a Milano arrivavano prima le merci provenienti da Rotterdam. Dico ciò solo per portare questi problemi alla sua attenzione.

Le pongo un'altra domanda, signor Ministro: quante ditte private fanno trasporto merci sulle ferrovie italiane? Lo chiedo per un motivo

molto semplice: le ditte private volevano avviare il trasporto merci da Gioia Tauro (dove, per chi non lo sapesse, si movimentano circa cinque milioni di *container* l'anno) ma il progetto si è bloccato. Quando lei ne ha parlato nelle sue comunicazioni odierne mi è venuto in mente il decreto Bersani sulle liberalizzazioni; forse il ministro Bersani avrebbe dovuto prevedere qualche disposizione particolare per eliminare i vincoli e i palletti che inibiscono ai privati di trasportare merci in maniera massiccia sulle ferrovie italiane.

Sulla questione dei porti il senatore Cicolani poco fa ha avanzato un'osservazione: condivido la necessità di una maggiore attenzione. Lei sa meglio di me che il porto di Gioia Tauro sta perdendo competitività. Quando si parla di Gioia Tauro si parla del sistema Italia, perché tutto il sistema portuale nazionale è stato alimentato da Gioia Tauro. Se questo porto perde competitività a vantaggio della Spagna (porto di Algeciras), ho l'impressione che tutto il sistema andrà in crisi. È necessario investire e, come sottolineava qualche collega poco fa, intervenire sulle strutture esistenti per renderle competitive. Su questo tema mi rimetto a lei.

L'Alitalia è in verità la questione più importante che intendo affrontare, pur senza entrare nel dettaglio dei problemi dell'organizzazione. Ho letto con piacere la sua dichiarazione dell'altro giorno, signor Ministro: "l'Alitalia non è una società grande per essere una compagnia di bandiera, ma non è abbastanza piccola per l'attività *low cost*". Per non essere ripetitivo mi rifaccio al concetto espresso dal collega Procacci. Abbiamo la necessità di servire i cittadini e metterli in condizione di potersi muovere a tariffe contenute come nelle altre nazioni europee. Se in passato si sono registrati errori nelle politiche di trasporto aereo, i maggiori riflessi negativi si sono avuti nel Mezzogiorno.

Cercherò di essere più chiaro. La Comunità economica europea porta avanti, come sappiamo, le politiche di coesione. Qualcuno è convinto che queste politiche si traducano, alla fine, in interventi a pioggia sulle infrastrutture, che poi non possono nemmeno essere realizzate, e per il Patto di stabilità, nel senso che anche le Regioni ad obiettivo 1, pur avendo le risorse necessarie, non possono utilizzarle per non sfondare il Patto di stabilità e non incorrere nelle conseguenti sanzioni amministrative. Si tratta di un discorso molto vasto. Le politiche di coesione, però, sono soprattutto un fatto culturale. Rappresentano l'occasione per i territori emarginati di entrare in relazione e di potersi rapportare con aree più sviluppate. Se il Mezzogiorno viene tenuto nell'isolamento totale – e l'Italia è lunga – e se non si realizza un'adeguata politica del trasporto aereo non si potrà mai attuare una vera politica di coesione.

Quali sono i limiti della compagnia di bandiera? Per il momento non voglio toccare i problemi di organizzazione. Qualcuno ha accennato al personale: pare che l'Alitalia abbia la metà dei veicoli della Lufthansa e personale tre volte superiore, ma questi sono fatti che per il momento non mi riguardano. Mi riferisco, invece, a quello che sta succedendo oggi con la liberalizzazione del trasporto aereo: lei sa che a Reggio Calabria stiamo lavorando con compagnie *low cost* e sa che abbiamo ottenuto

risultati positivi, perché siamo passati dai 600 ai 2.000 passeggeri al giorno, che transitano per l'aeroporto dello Stretto, al servizio delle due sponde di Reggio Calabria e Messina e dei territori limitrofi. Tuttavia, signor Ministro, desidero evidenziare due elementi inaccettabili. In primo luogo, quando altre compagnie rendono operativo il servizio di navette per Roma, l'Alitalia abbassa le tariffe: sostanzialmente quella concorrenza è pagata dai cittadini con le tasse. L'Alitalia deve decidere una linea ed attenersi a quella, esplicitando chiaramente le proprie tariffe, e non utilizzando l'abbassamento immediato non appena un altro vettore rompe il regime di monopolio e prova ad istituire una rotta fino a quel momento operata in esclusiva dalla compagnia di bandiera. L'Alitalia, soprattutto, non può fare concorrenza – beneficiando sempre e comunque di fondi statali – a chi, per permettere ai cittadini di raggiungere Roma a costi accettabili, si sostiene con il contributo della Regione e del Comune, per poi ripristinare la tariffa piena (stiamo parlando di 515 euro per andata e ritorno da Reggio Calabria a Roma) non appena si rimuovono le navette e dunque rimane l'unico operatore sulla rotta. Si tratta di una situazione comica e inaccettabile.

In secondo luogo, signor Ministro, non riesco a capire perché partono da Reggio Calabria per Linate due aerei alla stessa ora: uno dell'Air One e uno dell'Alitalia. Il volo Alitalia è quasi vuoto, perché utilizzato solo da chi ha il biglietto rimborsato: i dipendenti pubblici o i parlamentari. L'Air One adotta una tariffa più bassa e viaggia quasi pieno. Visto che partono alla stessa ora e rientrano alla stessa ora, ho insistito affinché uno dei due variasse la rotta, cioè non andasse a Linate ma a Malpensa, ma non ho avuto riscontro. Quindi un aereo viaggia vuoto e lo paghiamo noi, in quel bilancio che non si ripiana mai. Non so quante altre situazioni di questo tipo esistano in Italia, quanti altri aeromobili viaggiano vuoti, senza alcuna ottimizzazione delle rotte, che risponderrebbe alle esigenze dei cittadini.

Pur nel comune desiderio che l'Alitalia si riformi, che rappresenti la grande compagnia di bandiera e che sia competitiva, il Mezzogiorno, che continua a patire l'isolamento per la difficoltà dei collegamenti, deve essere messo nelle condizioni di poter viaggiare; quantomeno, se ci sono sforzi finanziari da parte degli enti locali per creare determinati collegamenti, questi non devono subire la concorrenza da parte dello Stato. Stiamo lavorando, signor Ministro, per metterci in collegamento con la Sicilia e la Puglia. Nonostante si tratti delle tre maggiori Regioni che si affacciano nel Mediterraneo, per andare da Reggio Calabria a Palermo o a Bari siamo costretti a seguire le rotte Reggio-Roma-Palermo e Reggio-Roma-Bari. Non sono condizioni possibili. Oggi la legge ci consente di far fronte a tale situazione, ma la grande compagnia di bandiera non deve fare la concorrenza alle nostre modeste iniziative, nate per dare una risposta adeguata alle giuste domande dei cittadini.

Infine, lei sa benissimo che l'ENAV dal 1° giugno di quest'anno ha eliminato l'operatività h24 della torre di controllo e la chiude alle 23,00, perché nessuno paga gli straordinari, e gli aerei vengono dirottati o su Ca-

tania, o su Lamezia, o verso un altro aeroporto aperto. Queste sono le cose che succedono oggi. Nell'attesa delle grandi riforme – qui siamo tutti cresciuti e vaccinati – vorrei sollecitare una risoluzione di quanto esposto. Si tratta di tante sfaccettature della stessa medaglia, su cui occorre fornire una risposta.

GRILLO (*FI*). Il Ministro ha in primo luogo ricordato la necessità di elaborare un piano generale della mobilità. Non ho capito per quale motivo oggi il mio Paese debba avvertire il bisogno di varare un piano generale della mobilità. So per certo che l'Italia ha scommesso molto, vincendo, sul *master plan* europeo, all'interno del quale siamo stati significativamente riconosciuti beneficiari di infrastrutture davvero strategiche. So per certo che esiste già un piano generale dei trasporti e che ogni Regione ha provveduto ad elaborare il proprio piano. Tra l'altro, con la rivoluzione informatica, sappiamo in tempo reale tutto di tutti. Non ho capito perché oggi si avverta la necessità di un piano generale della mobilità, se non per il recupero di un'opzione culturale che nel passato ha sempre qualificato – lo dico senza ironia – gli operatori di sinistra di questo Paese, coloro che fin dalla pianificazione sovietica immaginavano che i governi dell'economia potessero essere tutti rigidamente pianificati.

Oggi siamo dentro una globalizzazione che impone risposte *ad horas*, quotidiane, e invece il primo annuncio che fa il Ministro, del quale peraltro ho apprezzato la chiarezza espositiva, è che adesso non si parla di scelte, perché queste saranno rinviate ad un futuro piano generale della mobilità. Noi aspetteremo di vedere come sarà questo piano, però non riusciamo a credere che nel 2006 l'Italia proceda in questo modo, con tutte le emergenze a cui deve far fronte e nonostante il poderoso lavoro svolto nella precedente legislatura, che solo chi è miope può non riconoscere.

Il Ministro ha detto che comunque su questo piano saranno rispettate due integrazioni. A tale proposito, condivido ciò che ha detto il mio amico Martinat. Ministro, in Europa abbiamo condotto una grande battaglia e l'abbiamo vinta, quella di portare il Corridoio 5 sotto le Alpi, nonostante i francesi e i tedeschi. Ma abbiamo portato a casa anche il Corridoio dei due mari. È quindi immaginabile che, con la globalizzazione di ritorno e con l'ingente incremento dei traffici mercantili, il Nord-Ovest tornerà ad essere quello che era un tempo, cioè l'area d'Italia più forte, la locomotiva del treno italiano. L'intersecazione del Corridoio 5 e del Corridoio dei due mari, infatti, trasformerà questa zona – cioè la Padania, la Liguria e il Piemonte – nell'area logistica più importante d'Europa. Lei, secondo me, se ne è scordato per un *lapsus*, perché non credo che possa mettere in discussione il Corridoio dei due mari. Non voglio fare polemica su questo punto, le ricordo solo che occorre tenere presente anche tale argomento.

Sull'integrazione con la logistica, siamo d'accordo con lei. Avremmo forse sperato in qualche parola più. La prima legge che ha finanziato la logistica è stata la n. 166 del 2002, quindi l'abbiamo fatta noi.

MAZZARELLO (*Ulivo*). L'ha fatta il Senato!

GRILLO (FI). Senatore Mazzarello, oggi lei ha perso molti punti quando ha detto che per cinque anni il volume di traffico nei porti non è cresciuto, mentre dai dati statistici emerge che in Italia sono transitati, nel 2000, 3 milioni di *container* e, nel 2005, 9 milioni. Come vede, la statistica non la aiuta, purtroppo. Non è polemica politica, sono dati ISTAT.

Bisognerebbe allora fare un passo avanti per spiegare che cosa intendano fare Governo e Parlamento per assecondare questo processo che richiede maggiore attenzione sulla logistica. Se lei, signor Ministro (non me ne vorrà, ma venendo da una città di mare ho un po' la propensione a guardare i problemi di casa mia), si limita a constatare che i porti in Italia hanno la sventura di non avere spazio, lei dice una ovvietà. Nonostante questo, Genova è diventato il più grande porto del Mediterraneo, anche se sappiamo di non essere al livello di Rotterdam. D'altra parte, lo scandalo epocale è che le merci che partono dall'Est arrivano a Milano passando per Rotterdam. Dobbiamo invertire questa tendenza.

Sarebbe stato interessante conoscere il suo pensiero sulla riforma della legge n. 84 del 1994. Il senatore Mazzarello non ha detto che già oggi, anche se non abbiamo l'alta velocità, i treni merci impiegano, da Milano a Genova, circa un'ora e un quarto, ma per arrivare da Genova a Sampierdarena, per arrivare sotto la nave, impiegano 24 ore. Il problema della logistica molto spesso è determinato dall'organizzazione dei lavori: nei porti ci sono sindacati forti ed organizzati, nei confronti dei quali molto spesso i discorsi sull'efficientismo non funzionano. Non è tanto un problema di spazio, quanto soprattutto una questione di organizzazione del lavoro.

Con riferimento alla logistica e alla intermodalità, lei ha parlato dell'autostrada del mare e su questo siamo d'accordo: anche questo, del resto, è un merito del precedente Governo. Tuttavia, signor Ministro, le faccio notare che il mancato o il parziale decollo delle autostrade del mare non è riconducibile anche in questo caso a spazi di stoccaggio a terra, ma dipende da una questione fiscale. Gli armatori non scommettono, se non hanno la garanzia del pieno sul vuoto. Siamo in un regime democratico, non possiamo convincerli a rimetterci, a perdere. Possiamo solo motivarli con incentivi fiscali e infatti di questo avevamo cominciato a discutere.

Noi abbiamo la straordinaria opportunità della globalizzazione di ritorno. La globalizzazione ha prodotto la delocalizzazione, che a sua volta ha generato il fenomeno dello sviluppo della Cina e dell'India, che ormai sono i due Paesi più importanti del mondo. Ci auguriamo che il regime comunista regga in Cina per tantissimi anni. Non è ironia la mia, e non lo dico al Ministro conoscendo il suo orientamento politico; il fatto è che, fino a quando quel regime terrà miliardi di gente al livello di consumi elementari e niente di più, certamente il *surplus* della produzione cinese dovrà essere esportato in America e in Europa. I flussi di merci passeranno per il Mediterraneo, dove noi siamo i favoriti. Quindi, diversamente dall'onorevole Tremonti, che considerava il fenomeno cinese come un pericolo per la nostra economia, io dico che la Cina è la nostra salvezza, a

condizione che i comunisti, con il regime militare, continuano a tenere la gente a bassi consumi.

Sono l'unico in questa Commissione ad aver firmato l'accordo su Gioia Tauro, perché ero al Governo nel 1992, quando Angelo Ravano sosteneva che bisognava realizzare una piattaforma in mezzo al Mediterraneo. Le grandi compagnie ora stanno già optando su Cagliari, ormai Gioia Tauro quello che poteva dare lo ha già dato. Noi dobbiamo favorire una risposta organica di tutto il sistema portuale, soprattutto di quello che sta al Nord, perché il cuore, la polpa, la ricchezza in Europa sono rappresentate da Monaco, dalla Germania, dalla Sassonia. E noi dobbiamo arrivare lì prima degli olandesi. Se riusciremo ad organizzare il sistema portuale al meglio, integrandolo con i trasporti, con le autostrade e le ferrovie, avremo vinto la scommessa, perché siamo più vicini noi al cuore dell'Europa rispetto agli olandesi e ai danesi. Poi Gioia Tauro e Cagliari avranno sicuramente molte cose da fare, ma in una logica diversa.

Io credo nel Mezzogiorno ma – non me ne vorranno i colleghi se faccio questa osservazione, non lo dico per partigianeria – le merci che arrivano ai porti del Sud devono comunque percorrere tutto lo stivale prima di arrivare al cuore dell'Europa.

FUDA (*Misto-PDM*). Di questo parleremo in separata sede. Parleremo delle varie decisioni assunte e delle tasse di ancoraggio che ancora si fanno pagare!

GRILLO (*FI*). Ma noi siamo per l'autonomia finanziaria, a questo proposito.

Sono convinto che le ferrovie abbiano fatto l'unità d'Italia e che le autostrade abbiano organizzato la mobilità, ma ritengo che la trincea più esposta per reggere la competitività sia costituita dagli aeroporti e dai porti. Quindi, signor Ministro, chiedo che venga prestata la necessaria attenzione a questi due *asset* infrastrutturali, che sono i più importanti.

Desidererei aggiungere un'ultima considerazione sulle ferrovie ...

PRESIDENTE. Senatore Grillo, mi dispiace, ma la devo interrompere, altrimenti il senatore Filippi ed il senatore Viceconte non avrebbero il tempo di svolgere i propri interventi.

FILIPPI (*Ulivo*). Signor Presidente, ho trovato l'esposizione del Ministro apprezzabile, chiara ed assolutamente condivisibile. Mi trova pienamente d'accordo, infatti, sulla necessità di ricollocare al centro dell'azione di Governo la politica dei trasporti. L'espressione di questa volontà ci dà conforto dalla preoccupazione che in cuor nostro era rimasta in conseguenza del processo di spacchettamento ministeriale.

Contrariamente al senatore Grillo, trovo assolutamente necessaria la predisposizione di un piano generale della mobilità, che farebbe cambiare sostanzialmente l'ottica con cui guardare alla programmazione delle infrastrutture, necessaria non per chi le realizza, ma per chi le utilizza (par-

tendo, quindi, dalla necessità di incrociarle con il sistema dei vettori). Credo che, fra l'altro, il tema del coordinamento tra i Ministeri sia più non tanto una necessità di relazione e di rapporti, quanto di selezione delle priorità delle opere da realizzare. Mi reputo, pertanto, soddisfatto dell'esposizione del Ministro sul piano generale della mobilità.

Inoltre, vorrei sottolineare, in maniera molto rapida, che mi sembra – anche dagli interventi registrati oggi in Commissione – assodato che, dopo 500 anni, il Mediterraneo stia riscoprendo una nuova centralità: si tratta sicuramente di un passaggio epocale. Non credo affatto che questa mia affermazione sia esagerata, perché uno dei punti più qualificanti del programma di Governo dell'Unione prevede proprio di concentrare su tale aspetto il necessario rilancio del sistema portuale, come elemento focale per intercettare l'incremento dei traffici, che ogni anno registrano aumenti variabili dal 6 al 10 per cento. In molti casi, alcuni porti italiani – anche per sua stessa affermazione, signor Ministro – sono di fatto isole, non solo rispetto ai contesti urbani ma, in sostanza, al sistema infrastrutturale. Si registrano situazioni assolutamente paradossali rispetto ai retroporti, come agli interporti, il cui collegamento infrastrutturale non è servito, tranne che per pochi chilometri. Questo processo – assolutamente caratterizzato dall'incremento dimensionale del naviglio – comporta la necessità di prestare particolare attenzione ai dati dimensionali dei porti, soprattutto riguardo ai fondali (aspetto in cui risulta particolarmente deficitario tutto il sistema portuale italiano) ma anche ai piazzali ed alle banchine.

Altra questione che mi interessa sottolineare, sempre riguardo i porti, concerne i commissariamenti: penso che sia davvero necessario mettere fine anche ad alcune farse verificatesi nella scorsa legislatura. Mi riferisco espressamente al caso di Livorno, dove si è veramente ecceduto sulle nomine dei Commissari. Credo sia necessario concedere piena autorità ai porti, auspicando, ovviamente, anche una nuova legislazione in materia, in ragione della revisione del Titolo V della Costituzione.

Infine, sono assolutamente d'accordo sul fatto che «integrazione» sia la parola chiave per l'approccio da adottare, se vogliamo davvero che la politica della mobilità dei trasporti diventi elemento centrale dell'azione di Governo. E allora, guardando al sistema ferroviario italiano, con tutti i suoi limiti, dovuti alla caratterizzazione geografica del Paese, ci si rende conto che non vi è solo grande bisogno di TAV, ma anche di una maggiore attenzione ai collegamenti infrastrutturali regionali ed al fatto che i servizi misti intermodali sul territorio interregionale siano, da questo punto di vista, veramente contendibili, per le questioni testé richiamate dai colleghi intervenuti prima di me. La contendibilità del servizio, ovviamente, implicherebbe anche la necessità di un rafforzamento del ruolo di governo e di regia da parte delle istituzioni locali, non solo nel momento in cui vengono definiti gli appalti e le gare per l'assegnazione del servizio, ma, in maniera ancora più stringente e pressante, ai fini della garanzia e del controllo di qualità del servizio stesso. In sintonia con i processi accennati nell'ultima fase di liberalizzazione, ritengo sia opportuno prestare maggiore attenzione al cittadino (utente e cliente).

VICECONTE (*FI*). Signor Presidente, saprò essere breve, in quanto aduso alla tempistica del Parlamento europeo, dove ho lavorato per due legislature. Ringraziando il Ministro per essere intervenuto, esprimo soddisfazione per il fatto che abbia svolto una relazione in linea con le direttive che sono appartenute al Governo Berlusconi, richiamando il problema del *master plan* dei trasporti riguardo ai grandi corridoi delle reti transeuropee di trasporto (TEN).

Il Governo precedente ha ottenuto, dall'allora commissario europeo De Palacio, l'inserimento del Corridoio 8 fra le priorità assolute all'interno delle reti transeuropee. Come lei saprà, tale Corridoio insiste su territori che (a parte l'Italia) non sono compresi nell'Unione Europea (come l'Albania, la Bulgaria e la Romania). Da meridionale – e non solo – vorrei chiederle, nello specifico, quale posizione l'Esecutivo attualmente in carica intende assumere rispetto al problema.

PROCACCI (*Ulivo*). Ma non è vero che il Corridoio 8 è stato inserito fra le priorità assolute all'interno delle reti transeuropee!

VICECONTE (*FI*). Mi dispiace ma è così!

PROCACCI (*Ulivo*). Quali sono state le opere finanziate?

CICOLANI (*FI*). Però è stato incluso nelle opere da finanziare.

VICECONTE (*FI*). Mi spiego: sono stato parlamentare europeo per due legislature – proprio come il collega Procacci – e sono stato uno dei componenti della Commissione per i trasporti del Parlamento Europeo. Tengo a ricordarvi che il Corridoio 8 era un'entità su cui si faceva della filosofia in Europa, specialmente dal punto di vista della capacità di fornire risposte concrete tramite finanziamenti. Tralasciando la polemica, che al momento non mi interessa, vorrei sapere qual è l'atteggiamento del Governo rispetto alla problematica afferente il Corridoio 8.

In conclusione – e mi rivolgo in particolare al senatore Mazzarello – sottolineo che sono stati sovvertiti completamente, a mio avviso, i dati di fatto (come ha giustamente ricordato il collega Grillo) e vorrei ritornare sul problema dei porti. Il passato Governo ha incrementato i finanziamenti ad essi destinati. Vorrei richiamare l'attenzione su quanto giustamente ha sostenuto il Ministro, ossia che una delle difficoltà maggiori che devono affrontare i porti italiani è il complesso di accerchiamento che subiscono da parte della morsa soffocante dell'urbanizzazione che li attanaglia. Mi permetto di suggerire che potrebbe essere estremamente utile servirsi maggiormente di strutture dotate di una consistente retroportualità (come, nel Mezzogiorno, il porto di Taranto o di Gioia Tauro), intorno ai quali si può ancora costruire, rendendoli snodi importanti per intercettare quel grande traffico proveniente dalla Cina, dall'India e dai Paesi orientali (come ricordato dal senatore Grillo).

MANUNZA (*DC-Ind-MA*). Signor Presidente, vorrei rivolgere al Ministro una domanda lapidaria.

Signor Ministro, sarà sicuramente informato su quanto sta accadendo in Sardegna in questo periodo per quanto riguarda il trasporto aereo (la popolazione è praticamente sequestrata in casa): dal momento che si tratta della mia Regione di provenienza, sono interessato a sapere come intende agire in merito.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Desidero, innanzi tutto, ringraziare i membri della Commissione per i loro interventi, che hanno offerto contributi preziosi al futuro lavoro di elaborazione, al quale ho accennato inizialmente. Ovviamente non c'è tempo di rispondere a tutte le questioni poste. Intendiamo farlo, peraltro, con la presentazione delle linee guida. Verremo in questa sede ogni volta che il Presidente lo richiederà, ma sicuramente torneremo per illustrare le linee guida del Piano generale della mobilità. In quella occasione potremmo discutere tutte le questioni che sono state poste. Nel poco tempo a disposizione posso solo rispondere con brevi *flash* su alcuni passaggi nodali.

Innanzitutto, vi è la questione di fondo, quasi pregiudiziale: perché vogliamo fare un piano generale della mobilità? Non è che ci siamo alzati una mattina con questa illuminazione. Voglio intanto rassicurare i senatori: ciò non significa affatto – come sa chiunque abbia un minimo di dimestichezza con la pianificazione – che mentre si elabora il piano si bloccano tutte le altre attività e si riparte solo alla sua conclusione. Sarebbe una colossale ingenuità. Il piano usa il verbo al gerundio: si fa mentre si sta facendo. Questo significa – come ho già accennato – che noi abbiamo già ripreso i contenuti del piano generale dei trasporti e della logistica, li stiamo attualizzando e saranno la base sostanziale del nostro lavoro.

Riteniamo, però, che vi sia una necessità di carattere generale di riferimento che ci consenta trovare una migliore collocazione nel rapporto con le dinamiche europee in materia di pianificazione (ad esempio, all'interno del *master plan* dei trasporti esiste anche un *master plan* delle autostrade del mare, a cui ci dobbiamo connettere). È necessario, in particolare, occuparsi in tal senso degli interventi di carattere strutturale, compresi quelli della legge obiettivo, della quale non ci siamo affatto dimenticati. Credo che ieri il ministro Di Pietro abbia detto che presenterà entro il 21 di questo mese l'allegato alla legge obiettivo. In questo documento sono già previste le opere che intraprenderemo, ma sia quelle già pianificate, sia quelle che potremmo immaginare successivamente, in tempi diversi, potranno trarre solo vantaggio dall'averne una cornice programmatica disponibile. Peraltro, il piano generale della mobilità disporrà sensatamente di un orizzonte temporale minimo di 10 anni, che travalica quindi anche la dimensione della legislatura. I piani, infatti, si fanno in questo modo, altrimenti non avrebbe molto senso. Ciò significa che il piano decennale avrà bisogno di una serie di piani stralcio biennali o triennali.

Vorrei avanzare anche un secondo accenno rapido al problema del Mezzogiorno. È del tutto evidente, credo, l'attenzione riservata a questa componente. Se ieri qualcuno di voi ha avuto modo di leggere l'ultimo rapporto SVIMEZ sull'economia del Mezzogiorno, avrà potuto notare che uno dei vari indicatori di distanza della circoscrizione meridionale rispetto al resto del Paese riguarda i trasporti. Il rapporto è il seguente: fatto 100 il livello di dotazione infrastrutturale del Nord, il Mezzogiorno è intorno a 65-66, né vi è traccia di una politica che preveda un incremento fino a 70. Ciò significa che tra vent'anni potremmo avere sempre lo stesso rapporto. In questo senso ho espresso qualche critica anche nei confronti del DPEF e spero che la discussione parlamentare possa modificarlo, perché vi è un riferimento un po' troppo rituale al Mezzogiorno. Occorrerebbero azioni più incisive. Ne cito alcune correndo il rischio di essere criticato per averne omesse altre. Ritengo che la realizzazione della linea ferroviaria Napoli-Bari sia uno degli elementi essenziali, come pure quello della Salerno-Reggio Calabria e della linea ferroviaria Messina-Catania-Palermo. Questi sono i riferimenti che porrei in un ordine di priorità. Ovviamente potremmo considerarne molti altri.

Non ho citato il porto di Gioia Tauro, un po' anche perché ero stato criticato per il fatto che la mia dimensione terminava a Gioia Tauro; pertanto mi sforzo di considerare le problematiche, non dico fino a Chioggia, ma almeno fino a Bologna. Non ho citato il porto di Gioia Tauro - ma lo richiamo ora - perché non riguarda solo un problema d'infrastrutturazione del Mezzogiorno, ma costituisce un'ulteriore occasione per l'intero Paese. Gioia Tauro - come è stato detto poc'anzi - è l'unico porto che, insieme a Taranto, non desta preoccupazioni a causa dell'intasamento urbano.

FUDA (*Misto-PDM*). Secondo il senatore Grillo no.

MANUNZA (*DC-Ind-MA*). Ma non è vero.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Ho una coriacea resistenza ad entrare in polemica, quindi non cederò. Voglio tuttavia sottolineare che esistono differenze tra i porti, pertanto dovremmo affrontare le loro problematiche con approcci diversi: mentre so che a Gioia Tauro posso disporre di ampi spazi, so che a Genova non è così e dovrò farmi venire qualche idea migliore.

Ho dimenticato di citare la linea Genova-Rotterdam. Ovviamente me ne sono dimenticato (perché non l'ho nominata), ma vi prego di credere che se avessi pensato che la Genova-Rotterdam sia una direttrice inutile l'avrei detto esplicitamente, come ho fatto per altri temi. Si tratta semplicemente di un'omissione nel racconto.

VICECONTE (*FI*). Sul Corridoio 8?

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Ho già detto che considero il Corridoio 8 fondamentale, anche se - devo dire - maneggiando le carte, pro-

dotte anche in ambito europeo, si rileva una discontinuità nell'attenzione rivolta a tale Corridoio. Ne ho parlato qualche giorno fa con Loyola De Palacio; anche lei, pur non considerandolo in cima ai pensieri, dando invece la precedenza al Corridoio 5 (per le note vicende), sa benissimo che si tratta di uno degli assi a cui non possiamo rinunciare, come è evidente. Ciò significherebbe tenere fuori metà del Paese dai corridoi: averne uno trasversale e uno longitudinale, sostanzialmente tirrenico, vuol dire escludere l'Adriatico. Inoltre, si tratta dell'asse che ci mette in connessione, come è stato notato, con l'area dei Balcani, con la quale dobbiamo assolutamente entrare in relazione: occorrerà, nei prossimi anni, instaurare rapporti forti. Mi farò portatore di questa necessità e opportunità.

Vi è un problema di portualità dal punto di vista delle autorità portuali e delle loro capacità economiche. Il vice ministro De Piccoli si sta interessando particolarmente dei 280 milioni di euro – mi pare che sia questa la cifra – di investimenti, assegnati e congelati. Dovremmo cercare di sbloccarli prima possibile.

Sui porti, però, si apre una tematica più ampia, che non è solo quella dei commissariamenti, che intendiamo risolvere in tempi brevi. Sono contrario ai commissariamenti, se non quando rappresentano una necessità, e ritengo che debbano avere i tempi più brevi possibili. Abbiamo già quasi risolto il problema a Trieste e lo stiamo affrontando per Bari, Taranto e Civitavecchia; vi è qualche *impasse* su Livorno, perché è stato avviato un ricorso presso il Tribunale amministrativo. La logica che ci guida, comunque, è quella di insediare le autorità preposte con le loro intere capacità.

Desidero, però, avanzare un'osservazione: le autorità portuali forse vanno ripensate, in ragione delle loro pertinenze, in un quadro nazionale. Forse sono un po' troppe; forse non vi è una politica di sistema. Fino a poco tempo fa l'incidenza non era così forte come oggi, mentre ora dobbiamo considerarla. Vi è il rischio che un porto adotti politiche divergenti rispetto a quelle intraprese da un porto vicino. Se potessimo ridurre il numero sarebbe meglio, ma il minimo che possiamo fare è fornire una cornice di riferimento entro la quale muoversi.

Un cenno – e concludo – al discorso Ferrovie e *holding*. Posso dire, basandomi su ragionevoli elementi, che l'intenzione del Governo, che pure non ha preso decisioni, non è certamente quella di smobilitare la *holding* per far vivere RFI. Per il momento si intende lasciare il quadro così com'è e individuare all'interno i nodi da risolvere. Per capirci, l'ipotesi del ministro Di Pietro non credo venga presa in considerazione; egli stesso ha detto che forse era stato capito male.

MANUNZA (*DC-Ind-MA*). E per quanto riguarda la Sardegna?

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda le isole minori, conoscete il problema: una riduzione di circa 45-50 milioni di euro tra la finanziaria del 2005 e quella del 2006 aveva portato ad un provvedimento amministrativo di taglio di una serie di corse. Abbiamo capito, dopo una serie di incontri faticosi con i sindaci e con i sindacati, che agire in questo momento, in piena stagione estiva, sarebbe parso veramente inopportuno. Abbiamo adottato prima un paio di provvedimenti parziali e nel cosiddetto

decreto Bersani ne abbiamo adottato uno complessivo. Se ne riparerà dopo il 30 settembre, per non turbare le attività della stagione estiva. Certamente si tratta di un problema che non possiamo eludere, perché nella finanziaria 2007 era prevista un'ulteriore decurtazione (siamo passati da 200 circa a 165, e ora passeremo a 120 milioni di euro). Questo problema va risolto incrementando il fondo oppure anticipando il processo che dovrà portare, comunque, dopo il 31 dicembre 2008, all'apertura dei mercati e quindi ad affrontare il problema del Tirreno nel suo complesso.

Per la Sardegna pensavamo di aver agito bene. L'accordo tra Meridiana e Alitalia si sta pian piano risolvendo. Non mi dica di no, perché da più parti mi dicono che è così.

MANUNZA (*DC-Ind-MA*). Le assicuro che non è così, perché in questo modo non si garantisce la continuità territoriale. Lo Stato deve stanziare 50 milioni di euro per avere continuità territoriale. Questa non è continuità territoriale, tanto è vero che funzionava nel 2001.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Le faccio solo presente che intanto c'è una serie di rotte che sono state messe...

MANUNZA (*DC-Ind-MA*). Senza Alitalia non c'è continuità territoriale.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. E infatti ci siamo sforzati di convincerla a lavorare insieme a Meridiana per assicurare la rotta Roma-Cagliari, che è fondamentale.

Comunque, si sta espletando una serie di gare per alcune rotte per il Centro-Nord. Tuttavia, c'è un problema che non possiamo eludere: l'Unione europea ha avviato la procedura di censura nei confronti del sostegno alla compagnia di bandiera proprio per i voli sulla Sardegna. È un fatto che dobbiamo tenere presente. Sono d'accordo con lei che la Sardegna non presenta la stessa situazione di Cuneo, dal punto di vista della continuità territoriale. Sulla Sardegna dobbiamo fare un ragionamento particolare, però non possiamo eludere il problema dei provvedimenti europei.

In ogni caso, se valutiamo come si è comportata l'Alitalia, dobbiamo dire che forse ha compiuto una delle operazioni meno edificanti degli ultimi tempi: una volta sembra che si sia dimenticata, un'altra volta non ha proprio inteso partecipare...

MANUNZA (*DC-Ind-MA*). Non c'era possibilità di guadagno.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. D'altronde in questo momento non abbiamo 25 milioni euro. Possiamo chiederli al Ministro dell'economia e vedere se ce li mette a disposizione!

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Bianchi per la sua disponibilità. Dichiaro concluse le comunicazioni del Governo.

I lavori terminano alle ore 16,40.