



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 5

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DEI TRASPORTI BIANCHI
SUGLI INDIRIZZI DEL GOVERNO IN MATERIA DI TRASPORTI

26^a seduta (pomeridiana): martedì 17 ottobre 2006

Presidenza della presidente DONATI

I N D I C E**Comunicazioni del ministro dei trasporti Bianchi sugli indirizzi
del Governo in materia di trasporti**

PRESIDENTE	Pag. 3, 11, 15 e <i>passim</i>
BIANCHI, ministro dei trasporti	4
BRUTTI Paolo (<i>Ulivo</i>)	21, 22, 29
CICOLANI (<i>FI</i>)	13, 22
FANTOLA (<i>UDC</i>)	23
* GRILLO (<i>FI</i>)	14, 16, 18
* MARTINAT (<i>AN</i>)	11, 12, 22
MAZZARELLO (<i>Ulivo</i>)	18
MONTINO (<i>Ulivo</i>)	25, 26
PALERMO (<i>RC-SE</i>)	25
PASETTO (<i>Ulivo</i>)	20
PISTORIO (<i>DC-PRI-IND-MPA</i>)	12, 17
STIFFONI (<i>LNP</i>)	27
* TREMATERRA (<i>UDC</i>)	18, 28, 29
<i>ALLEGATO (contiene l'integrazione all'intervento del senatore Trematerra)</i>	30

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

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana-Partito repubblicano italiano-Indipendenti-Movimento per l'Autonomia: DC-PRI-IND-MPA; 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 Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

Interviene il ministro dei trasporti Bianchi.

I lavori hanno inizio alle ore 14,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del ministro dei trasporti Bianchi sugli indirizzi del Governo in materia di trasporti

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del ministro dei trasporti Bianchi sugli indirizzi del Governo in materia di trasporti.

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.

Vorrei innanzi tutto esprimere un profondo dispiacere – credo in tal modo di interpretare il senso di cordoglio di tutti i commissari, senatrici e senatori, presenti in questa Commissione – per il grave incidente accaduto questa mattina a Roma sulla linea A della metropolitana. Esprimiamo il nostro cordoglio alle vittime e a quanti sono stati coinvolti nell'incidente, augurandoci che il bilancio non si aggravi ulteriormente.

Credo che per la nostra Commissione l'audizione odierna rappresenti non solo un'occasione per capire meglio quanto è accaduto ma anche per esortare a fare qualcosa di più, meglio e in tempi rapidi per lo sviluppo di un servizio di trasporto pubblico locale più sicuro.

Vi ricordo che sullo specifico caso dell'incidente odierno – senza, ovviamente, togliere nulla all'intervento del Ministro in questa sede e alle eventuali domande che le senatrici e i senatori vorranno porre – alle 16,30 è previsto in Aula l'intervento del Ministro cui seguirà un dibattito.

Tornando alle questioni inerenti l'incontro di oggi, cioè le comunicazioni del ministro dei trasporti Bianchi sugli indirizzi del Governo in materia di trasporti, ricordo che sono attualmente all'esame della Camera dei deputati il disegno di legge finanziaria e un decreto-legge ad esso collegato che contiene, appunto, misure rilevanti proprio in materia di trasporti.

I temi all'attenzione di questa Commissione sono certamente quelli relativi al futuro di Alitalia e delle Ferrovie e il tema dello sviluppo del cabotaggio e della portualità, che mi sembra sia una questione centrale nella manovra finanziaria e nei provvedimenti collegati; non sono pochi, dunque, i temi contenuti nella manovra che sono strettamente connessi con i lavori di questa Commissione.

Cedo quindi la parola al ministro Bianchi, che saluto e ringrazio per essere intervenuto, per un'esposizione introduttiva.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Signora Presidente, come lei ha già detto, in merito all'incidente verificatosi questa mattina sulla linea A della metropolitana di Roma riferirò all'Aula del Senato alle 16 e alle 19 a quella Camera dei deputati. Stiamo cercando di acquisire ulteriori elementi su quanto è accaduto, che in base alle prime impressioni sembra assolutamente incredibile.

Purtroppo, l'incidente è costato sicuramente una vittima e diversi feriti gravi.

CICOLANI (FI). Una o due vittime?

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Una. Era stata diffusa la notizia del decesso del macchinista ma poi è stata smentita. In realtà, la persona deceduta è una giovane donna ma ci sono parecchi feriti gravi, alcuni dei quali stanno subendo un intervento chirurgico in questo momento, quindi possiamo solo auspicare e pregare che il numero delle vittime non aumenti.

Tornando al tema oggi in discussione presso questa Commissione, credo che la cosa più utile sia riferire quanto è avvenuto nell'ambito della manovra finanziaria (che sta per essere esaminata in Aula dalla Camera dei deputati) licenziata dal Consiglio dei Ministri con riferimento al nostro programma, considerando che le questioni affrontate tempo addietro in quest'Aula sono state tradotte in altrettante proposte al disegno di legge finanziaria. Posso ora fornire un quadro delle risposte che abbiamo ricevuto al riguardo e che – devo ammetterlo – in generale ci lasciano abbastanza soddisfatti: la maggior parte delle nostre richieste sono state accolte e i relativi finanziamenti, anche se ovviamente non sono mai abbastanza, sono tali da metterci in condizione di realizzare una buona politica nel senso che avevamo previsto.

Ricordo, allora, che il documento da noi presentato, contenente le proposte del Ministero dei trasporti per la legge finanziaria, si articolava sostanzialmente in quattro linee, la prima delle quali riguardava la programmazione del sistema. Di ciò si è discusso e riteniamo che, a partire da quanto è stato fatto in termini programmatici negli scorsi anni e in base alla situazione attuale, sia opportuno un aggiornamento della programmazione del sistema di trasporto. Tale aggiornamento, a nostro avviso, deve realizzarsi – lo stiamo già facendo nell'ambito del piano generale della mobilità – in un orizzonte temporale di 10 anni a partire dal piano generale dei trasporti e della logistica approvato nel 2001, tenendo conto sia di una serie di esigenze diverse maturate nel corso del tempo, sia delle nuove direttive europee e, in particolare, dell'aggiornamento del Libro bianco sui trasporti, di cui si è parlato qualche giorno fa nel corso della riunione del Consiglio dei ministri tenutasi a Lussemburgo, sia del fatto che alcune parti, secondo noi, erano carenti in quella formulazione.

Per questi motivi e per l'intero sistema di controllo che deve accompagnare l'azione del piano (un monitoraggio continuo delle trasformazioni che avvengono nel sistema), abbiamo chiesto e ottenuto un finanziamento di 5 milioni l'anno per tre anni, per un totale di 15 milioni da ripartire negli anni 2007, 2008, 2009 per il piano generale della mobilità e per la definizione e messa a punto dei sistemi informativi (articolo 118 del testo del disegno di legge finanziaria).

Il secondo aspetto sul quale abbiamo avanzato le nostre richieste riguarda la sicurezza nel settore dei trasporti, un nodo che oggi viene tragicamente al pettine. Tale problematica riguarda tutti i sistemi di trasporto: ferroviario, stradale, aereo e navale. Per ognuno di essi abbiamo avanzato delle proposte. In particolare e in maniera sintetica, noi riteniamo che per il trasporto ferroviario i sistemi di sicurezza attualmente installati sui treni di lunga percorrenza e considerati in tutto il mondo tra i più sicuri e avanzati debbano essere estesi oltre che alla rimanente parte della linea di lunga percorrenza anche alle linee legate al trasporto pubblico locale. La somma stanziata per la realizzazione di tale programma, che dovremmo portare avanti congiuntamente con le Ferrovie dello Stato e che prevede l'ammodernamento tecnologico dei sistemi di sicurezza delle Ferrovie in concessione governativa e del Ministero (quindi reti locali che siano di pertinenza di questo Ministero) contenuta nell'articolo 145 del disegno di legge finanziaria è - questa sì, devo ammetterlo - piuttosto esigua: si tratta di 10 milioni di euro l'anno per tre anni (2007, 2008, 2009), per un totale di 30 milioni di euro.

Per quanto riguarda la sicurezza della navigazione marittima, si prevede un intervento che complessivamente riguarda la capacità operativa della Guardia costiera, cioè del Corpo delle capitanerie di porto che sovrintendono alla sicurezza per mare. Lo stanziamento previsto nella manovra finanziaria era molto ridotto, ma poi è stato presentato un emendamento per aumentare la dotazione, ritenuta troppo esigua, destinata alla Guardia costiera. Provvederemo a questo nell'ambito della disponibilità generale del Ministero. È previsto uno stanziamento di 1,2 miliardi per l'anno 2007 e in totale, nel triennio, di 2,9 miliardi, procedendo a spostamenti interni per alcune decine di milioni. Del resto, a tale riguardo avevamo già chiesto uno stanziamento particolare di 10 milioni di euro per far fronte all'attività straordinaria che sta sostenendo la Guardia costiera a Lampedusa, dove per tutta l'estate ha operato in condizioni di ristrettezza di mezzi e di persone. È al riguardo ancora aperto un dibattito con il Ministero delle finanze; questo intervento non riguarda la finanziaria, è uno stanziamento eventualmente di bilancio, che credo sarebbe quanto mai opportuno prevedere, vista la situazione molto complessa che la Guardia costiera ha dovuto affrontare questa estate a Lampedusa.

Per quanto riguarda la sicurezza aerea, abbiamo cercato di consentire il potenziamento dell'ENAC (Ente nazionale per l'aviazione civile), che chiedeva insistentemente da tempo di avere maggiori risorse umane per effettuare i controlli. Abbiamo proposto e ottenuto un doppio meccanismo già con la finanziaria: lo sblocco del vincolo delle assunzioni per l'ENAC

e uno stanziamento di 7 milioni di euro all'anno per tre anni (per un totale di 21 milioni), per l'assunzione di circa un centinaio di ingegneri destinati proprio ai controlli dell'ENAC. Ricorderete le polemiche che ci sono state anche l'estate scorsa su alcune carenze nei controlli. L'ENAC ritiene di non essere in grado di svolgere questo compito con l'attuale contingente di personale, che però ora dovrebbe essere potenziato, grazie agli interventi previsti.

Un aspetto particolare ha riguardato la sicurezza stradale. Con l'articolo 144 del disegno di legge finanziaria si provvede all'aggiornamento del piano nazionale della sicurezza stradale. Si è quindi previsto un finanziamento per la rielaborazione degli interventi stabiliti nel piano e, dall'altro, per l'introduzione di tecnologie per lo sviluppo di ricerche e di formazione per la sicurezza stradale. Abbiamo concentrato in particolare l'attenzione su questo aspetto poiché operiamo all'interno del programma della Comunità europea di riduzione della incidentalità stradale, con l'obiettivo di dimezzare, entro il 2010, il numero di incidenti, quindi di vittime e di feriti. Francamente, ad oggi mi sembra un po' difficile raggiungere questo traguardo, visto il poco tempo rimasto a disposizione. Tuttavia, con gli interventi chiesti riteniamo di potere incidere in maniera sostanziale sulla progressiva diminuzione della incidentalità. Ricordo che ogni anno si verificano 25.000-30.000 incidenti, con circa 5.000 vittime. Il numero delle vittime, in realtà, è molto diminuito negli ultimi anni, soprattutto per effetto della patente a punti, ma intendiamo affrontare il problema anche sotto altri punti di vista, ad esempio quello dei controlli, del miglioramento della segnaletica stradale, dell'informazione all'utenza, della formazione scolastica, di primo livello, e dell'alta formazione per il personale addetto alla supervisione e ai controlli.

Il 3 e 4 novembre si terrà a Verona la seconda Conferenza europea sulla sicurezza, che quest'anno sarà dedicata alla sicurezza dei bambini e degli utenti delle due ruote. Stiamo operando in collaborazione con la Finlandia, che ha la Presidenza di turno dell'Unione europea. Credo che sarà un'occasione importante, nella quale potremo annunciare di sostenere questo programma con una somma che ritengo di buona entità: 180 milioni di euro in tre anni (60 milioni per anno) per il rifinanziamento del piano della sicurezza stradale e 60 milioni di euro (20 milioni per anno) per tecnologie, ricerche e formazione per la sicurezza.

Il terzo fronte è quello della riqualificazione dei servizi all'utenza nel trasporto pubblico locale. Ricordo di averne già parlato in questa sede, poiché è uno dei punti programmatici qualificanti dell'azione del nostro Ministero. Mi riferisco in particolare alla questione della mobilità dei pendolari: si tratta di poco meno di 20 milioni di persone che giornalmente si spostano tra la residenza e il posto di lavoro e che, soprattutto per quanto riguarda il trasporto ferroviario, viaggiano in condizioni di estremo disagio.

Le lamentele più diffuse riguardano la scarsa qualità dei vagoni dei treni, nei quali si viaggia in condizioni scarsissime di *comfort* e di igiene, e la mancanza di puntualità dei treni. Sul secondo aspetto abbiamo una

discussione aperta con Trenitalia e vedremo come gestire il problema. Per quanto riguarda il primo aspetto, siamo partiti dal presupposto che occorre innanzi tutto comprare treni nuovi. Il fondo che abbiamo richiesto e che ci è stato concesso è di 100 milioni all'anno, per tre anni, per un totale di 300 milioni destinati all'acquisto di nuovi convogli. Si può accedere a questo fondo anche per l'acquisto di autobus nuovi, ma riteniamo che la spesa debba essere destinata per la gran parte ai convogli ferroviari. La somma è prevista sotto forma di contributi alle amministrazioni, le quali poi provvederanno all'acquisto (non interveniamo praticamente mai in maniera diretta), che arrivano fino al 75 per cento dell'importo, quindi con un effetto moltiplicativo rispetto ai 100 milioni di euro stanziati con l'articolo 143 del disegno di legge finanziaria.

Un altro aspetto riguarda la rottamazione dei traghetti. Ci è stato segnalato un progressivo e consistente invecchiamento, una obsolescenza del naviglio viaggiante, soprattutto di quello destinato ai passeggeri. La norma attualmente prevede che si possano dismettere navigli con età superiore a 20 anni, comunque secondo parametri di sicurezza, dal punto di vista delle strutture, inferiori a quelle previste. Per incentivare la dismissione dei traghetti e il rinnovamento del parco, disponiamo di 30 milioni all'anno per tre anni, in base all'articolo 147 del disegno di legge finanziaria.

Infine, ancora in materia di trasporto pubblico locale via mare, è stato purtroppo solo parzialmente risolto nel nuovo disegno di legge finanziaria il problema del sottofinanziamento dei servizi della Tirrenia, che avevano subito una decurtazione di circa 50 milioni di euro nella finanziaria per il 2006 rispetto a quella per il 2005. Ciò aveva determinato l'interruzione di una serie di linee o di corse di alcune linee. Con alcuni provvedimenti tampone abbiamo fatto fronte all'emergenza fino alla fine di settembre, ma ora nel disegno di legge finanziaria è stato attribuito un finanziamento di 30 milioni per il 2006 (è l'unico caso in cui c'è un richiamo all'anno in corso) e di 70 milioni per il 2007 e per il 2008, per fare in modo che questi servizi gestiti dalla Tirrenia possano essere mantenuti fino al 31 dicembre 2008, data entro la quale comunque dovrà cessare l'affidamento del servizio pubblico a Tirrenia (ecco perché nello stanziamento dei fondi non si fa riferimento al 2009), poiché le linee dovranno essere sottoposte a gara, secondo la disposizione della Comunità europea. Purtroppo i 30 milioni che sono stati resi disponibili per il 2006 non coprono totalmente le esigenze complessivamente avanzate dalla navigazione negli arcipelaghi; ne servirebbero altri sette o otto circa. Questo è il motivo per cui sono riprese le agitazioni nei giorni scorsi, soprattutto nel Golfo di Napoli, dato che qualche corsa dovrà necessariamente essere sospesa. Non si taglierà nessuna linea, ma saranno soppresse alcune corse di certe linee. Non possiamo fare diversamente in quanto la Corte dei conti ci ha già inviato due osservazioni con le quali ha chiesto per quale motivo non fossero state disattivate certe linee pur sapendo di disporre di un determinato bilancio. Tuttavia, ritengo che sia stata posta attenzione in maniera abbastanza adeguata, se non completa, anche su questo problema. Analogamente nel disegno di legge finanziaria (articolo 216) è stato previsto un

finanziamento per il sostegno alla navigazione lacuale in alcuni laghi del Nord, lago Maggiore e lago di Garda.

Questo era il terzo pacchetto di interventi, relativo alla qualità dei servizi all'utenza e in particolare alla mobilità dei pendolari su strade ferrate.

L'ultimo punto riguarda lo sviluppo dell'intermodalità e della logistica delle autostrade del mare, per il quale sono stati chiesti e ottenuti provvedimenti diversi: il primo riguarda le autostrade del mare in senso stretto ovvero interventi per l'innovazione dell'industria cantieristica. L'articolo 146 del disegno di legge finanziaria prevede misure di sostegno con un finanziamento di 30 milioni per anno per tre anni all'industria cantieristica che introduce innovazione tecnologica e miglioramento del naviglio destinato a dare concreta attuazione al progetto delle cosiddette autostrade del mare.

Un secondo aspetto riguarda, invece, l'autonomia finanziaria delle autorità portuali. Questo credo sia uno degli aspetti più qualificanti delle proposte che abbiamo fatto, almeno questo è il nostro giudizio (articolo 136 del disegno di legge finanziaria). In pratica abbiamo proposto – ed è stato recepito – la totale autonomia gestionale delle autorità portuali che, a finanziaria approvata, avranno la possibilità di incamerare direttamente le tasse di qualunque tipo legate agli sbarchi che avvengono nei porti. Quindi la gestione sarà del tutto autonoma. Accanto a questo provvedimento di carattere normativo ne troviamo un altro di carattere finanziario: si stanziavano 100 milioni l'anno per tre anni in un fondo di rotazione affidato al Ministero dei trasporti per sostenere le attività che le autorità portuali intendono svolgere nei loro ambiti di pertinenza, secondo programmi e progetti che vengono presentati e vagliati dall'Amministrazione dei trasporti, che peraltro si è riservata, dal punto di vista normativo, le attività di programmazione, indirizzo e verifica delle attività delle autorità portuali.

L'articolo 137 del disegno di legge finanziaria prevede, invece, uno stanziamento *una tantum* riferito all'anno 2008 per il potenziamento degli HUB portuali di interesse nazionale e dell'attività di *transshipment*; sostanzialmente si tratta dei porti destinati ad accogliere le grandi navi porta *container*, che vengono successivamente spostati altrove con altri mezzi e per altre rotte. Il disegno di legge finanziaria stabilisce che al Ministero dei trasporti compete individuare questi HUB portuali di interesse nazionale. In ogni caso queste risorse sono finalizzate, fino alla concorrenza del 50 per cento, ad assicurare lo sviluppo del porto di Gioia Tauro.

C'è poi la questione del finanziamento a sostegno dell'autotrasporto e allo sviluppo dell'intermodalità. L'articolo 117 del disegno di legge finanziaria accoglie quanto richiesto per far fronte ad esigenze poste già negli anni scorsi dall'autotrasporto. Certamente è una norma a sostegno dell'autotrasporto, ma secondo noi la sua formulazione non è del tutto chiara: si tratta di uno stanziamento residuo di 120 milioni nel 2006 e di uno stanziamento per il solo 2007 di 520 milioni. L'importo è di notevolissima portata (si tratta della metà circa di tutto lo stanziamento che abbiamo

avuto per quest'anno), le cui modalità devono essere definite attraverso un confronto con il mondo dell'autotrasporto. Già oggi pomeriggio si svolgerà un primo incontro con le varie associazioni del settore, nel corso del quale potranno confrontarsi due punti di vista diversi: da un lato, la maggior parte delle associazioni chiedono che questi fondi vengano distribuiti in ragione dell'esistenza in vita di aziende dell'autotrasporto, aziende che – come sappiamo – sono per lo più costituite da un solo mezzo; d'altro lato, vogliamo portare avanti la nostra idea di provare a distribuire questi fondi in ragione dell'avvio di un percorso di sostanziale riforma dell'autotrasporto, soprattutto in termini di riagggregazione aziendale. La frammentazione eccessiva dell'azienda dell'autotrasporto è un elemento di debolezza che ci penalizza nel confronto con i *competitor* europei che hanno tutt'altro tipo di organizzazione. A nostro avviso questi finanziamenti dovrebbero essere modulati anche in ragione dell'avvio di tale processo. È comunque un discorso aperto e nelle prossime settimane vedremo come andranno le cose. Siamo però in pendenza di un blocco minacciato per la fine del mese, se ben ricordo per il 31 ottobre e i giorni successivi. Mi auguro che torni a prevalere la ragione. Non si capisce come mai, in presenza di uno stanziamento così consistente – ripeto che si tratta di 520 milioni di euro –, si debba opporre resistenza rispetto alla volontà di introdurre elementi innovativi e di migliore qualità del servizio all'interno del settore.

Complessivamente, come ho già detto, gli stanziamenti previsti nel disegno di legge finanziaria a favore dei trasporti sono di 1,2 miliardi per il 2007, 981 milioni per il 2008, 603 milioni per il 2009, per un totale di 2,9 miliardi per il triennio 2007-2009.

Al testo del disegno di legge finanziaria sono stati da noi proposti alcuni cambiamenti che derivano dal fatto che alcuni interventi, non da noi richiesti ma proposti da altri Dicasteri, hanno avuto delle ricadute nell'ambito dei trasporti. In particolare siamo intervenuti su due aspetti, uno dei quali riguarda i demani aeroportuali, che attualmente ricadono sotto la competenza dell'ENAC. La tendenza era di renderli disponibili per l'attività di espansione degli aeroporti, quindi farli gestire dalle società aeroportuali. Con le previsioni attuali, invece, rientrerebbero nell'ambito di competenza del Ministero delle finanze. Qualche giorno fa a Venezia ho avuto un incontro con le società aeroportuali che lamentano fortemente questa situazione e ci siamo impegnati a modificare questa norma. Speriamo di riuscirci perché, per l'appunto, ha una ricaduta indiretta nei nostri confronti.

L'altro cambiamento riguarda proprio l'ENAC, l'ente di vigilanza. Ci siamo resi conto che, anche se non espressamente citato, il provvedimento che prevede l'azzeramento dei consigli di amministrazione di gran parte degli enti pubblici riguarda anche l'ENAC. Quindi l'ENAC vedrebbe azzerata la sua attuale struttura di gestione, composta da un consiglio di amministrazione con un presidente e da un direttore generale, che sarebbe sostituita da un direttore generale, con tutti i poteri, e da un comitato di gestione al posto del consiglio d'amministrazione, composto da dirigenti in-

terni. La nostra impressione, condivisa sicuramente dall'ENAC, è che questa formula sia poco adeguata ai compiti dell'ente per cui è in corso di predisposizione una richiesta di modifica al riguardo.

Con riferimento ad Alitalia, credo che l'incontro svoltosi la settimana scorsa a Palazzo Chigi tra il Presidente del Consiglio, il Ministro dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze con una sua rappresentanza, abbia costituito una svolta sostanziale rispetto al modo in cui in questo periodo è stato gestito il problema. In primo luogo il Presidente ha richiamato a sé la questione ribadendo che il Governo è fortemente impegnato nella sua soluzione. La differenza rispetto al passato, quando l'Esecutivo era titolare del 49,5 delle azioni della compagnia attraverso il Ministero dell'economia e delle finanze, risiede nella diversa dimensione delle questioni.

In secondo luogo egli ha accolto il mio suggerimento di non considerare in modo separato le questioni dell'Alitalia e quelle della riforma del trasporto aereo italiano, che rappresentano due facce della stessa medaglia. Credo che un intervento volto a rivitalizzare l'Alitalia debba necessariamente passare per una riforma del trasporto aereo, che dovrà tener conto di alcune problematiche di grande rilievo, prima fra tutte quella relativa ai vettori.

Il Presidente del Consiglio ha chiesto tre mesi di tempo per elaborare un piano industriale – di questo si tratta sostanzialmente – per il quale il mio Ministero ha già presentato alcune linee guida relativamente al sistema del trasporto aereo e all'Alitalia. Successivamente il Presidente, probabilmente oggi o domani, prospetterà al presidente dell'Alitalia l'intenzione del Governo di arrivare all'elaborazione di un nuovo piano, chiedendo una condivisione di tale linea di comportamento. Il dottor Cimoli risponderà nel modo che riterrà più opportuno e la sua risposta sarà esaminata giovedì prossimo nell'ambito del consiglio di amministrazione; dopo di che sarà possibile valutare eventuali passi sul fronte della gestione.

Da circa due settimane un gruppo di lavoro da me costituito all'interno del Ministero sta studiando il piano di intervento. Questo gruppo si è dato un programma di lavoro e ha predisposto un calendario di incontri con tutti gli *stakeholder* del settore, cioè con tutte le diverse componenti del trasporto aereo e dell'Alitalia in particolare. Saranno dunque presenti le associazioni degli aeroporti e dei vettori, le società di gestione, in particolare l'ENAC e l'ENAV, i sindacati, le aziende degli altri vettori, Meridiana, AirOne, e comunque tutti coloro che operano sul nostro territorio e che in qualche misura sono coinvolti in questo ambito. Al termine di quest'ampia consultazione, che avrà la durata di circa un mese e mezzo, e dopo aver sviluppato una serie di parole chiave, che vanno dagli HUB aeroportuali alle relazioni sindacali, dai rapporti con il personale alla ri-classificazione degli aeroporti, si vorrebbe mettere a punto un nuovo piano per una riforma del sistema del trasporto aereo in generale e per fare uscire l'Alitalia dalla situazione di crisi attuale, in considerazione del fatto

che, pur non avendolo forse detto esplicitamente, l'obiettivo del Governo è che l'Alitalia torni ad essere una compagnia di navigazione seria.

Le prospettive in questo momento sono sostanzialmente tre. Anzitutto si potrebbero lasciare le cose come stanno abbandonando l'Alitalia al suo destino, ma in questo caso prima o poi si dovranno portare i libri contabili in tribunale. In secondo luogo si potrebbe svenderla: parlare oggi di alleanze, considerata l'attuale situazione, significherebbe sostanzialmente dare l'Alitalia in mano a qualcuno che la comprerebbe a prezzo di incanto. L'intervento di un alleato come Air France comporterebbe, per forza di cose, una situazione di totale subalternità, considerato che oggi quest'ultima è la quarta compagnia di settore a livello mondiale; vi sarebbe di fatto un'annessione. La terza ipotesi, che si sta cercando di praticare non volendosi rassegnare alle prime due, è di individuare una strada per farla tornare ad essere un vettore significativo e di riferimento del sistema del trasporto aereo nel nostro Paese. Non vi nascondo che si tratta di problemi difficili.

Nell'immediato vorrei evitare la lite che sta interessando gli aeroporti di Malpensa e Fiumicino, un problema certamente reale e complesso, che però non vorrei si trasformasse nel gioco di società preferito perché non ritengo sia quello il punto di partenza dal quale muovere.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Bianchi per la sua esposizione introduttiva.

MARTINAT (AN). Signora Presidente, ho ascoltato con attenzione la relazione del Ministro. Mi sarei aspettato una maggiore vivacità, in particolare con riferimento alle proposte, che invece mi sono sembrate grigie per quanto riguarda la soluzione dei problemi.

Ministro, lei ha parlato ad esempio di sicurezza stradale, ma in realtà il primo obiettivo da realizzare sulle strade è insegnare il rispetto del codice stradale non agli automobilisti ma ai pedoni, ai ciclisti e ai motociclisti. Si tratta infatti del codice della strada e non del codice dei soli automobilisti. Lei certamente sa che sulle autostrade e sulle strade statali, nonostante il transito elevatissimo di automobili e TIR, si verificano incidenti mortali che incidono solo per un decimo sul totale. Più del 50 per cento degli incidenti avviene in città, il resto sulle strade comunali e provinciali. Ciò è dovuto alla scarsa conoscenza del codice della strada da parte di chi usa l'automobile, la motocicletta, la bicicletta, i piedi. In particolare le moto sono ai primi posti nelle statistiche inerenti ai gravi incidenti che si verificano nelle grandi città. Credo che uno dei primi passi per garantire una migliore sicurezza stradale sia di chiedere a tutti il rispetto del codice della strada.

Inoltre, come lei sa, tutto il sistema autostradale statale usa asfalti drenanti che sono molto sicuri, ma questo sistema non è adottato dai Comuni e dalle Province. Credo che una disposizione del Ministero in tal senso sia un atto dovuto. Non è una questione di poco conto perché dalle statistiche, di cui dispone certamente il suo Ministero, emerge che, in per-

centuale, gli incidenti negli ultimi quattro o cinque anni, da quando si impiegano asfalti drenanti e barriere su autostrade e strade statali, sono diminuiti. Si evidenzia un calo verticale da quel punto di vista.

È noto a tutti che relativamente al problema dell'autotrasporto il nostro Paese rappresenta un'anomalia rispetto al resto d'Europa. Esiste una miriade di piccoli «padroncini» che operano con mezzi vecchi. Il primo vero obiettivo, se davvero si vuole che in Italia le autostrade del mare funzionino, è obbligare il piccolo trasportatore a consorziarsi. È inutile fare gare, come quelle che lo scorso anno ho visto al TG3, per verificare se arriva prima un carico spedito da Livorno su un TIR che corre sulla strada o a quello che viene trasportato via nave mentre i due autisti-viaggiatori dormono nella cuccetta. Questo è un sistema medievale di autotrasporto. Un sistema moderno è invece quello per il quale si arriva a Livorno, Genova o Palermo e poi si carica il rimorchio.

PISTORIO (*DC-PRI-IND-MPA*). Ma Palermo si trova su un'isola per cui è inutile scaricare a Palermo con le navi, perché si rischia che poi il carico rimanga lì.

MARTINAT (*AN*). Va bene, senatore, allora non andremo a scaricare a Palermo ma a Napoli.

PISTORIO (*DC-PRI-IND-MPA*). Non è una polemica nei suoi confronti, senatore Martinat, ma nei confronti del Ministro al quale comunque esporrò poi le mie osservazioni.

MARTINAT (*AN*). Il problema vero è che se non si interviene, non dico con atti di imperio, ma incentivando con forza i consorzi, l'autotrasporto in Italia diventa sempre più antieconomico e a poco vale avere le autostrade del mare se non si possono scaricare e caricare i rimorchi.

Lei sa meglio di me, Ministro, che l'unica autostrada del mare che oggi funziona abbastanza bene è la Genova – Barcellona, di cui si servono soprattutto gli autotrasportatori spagnoli che caricano i loro rimorchi a Barcellona, o viceversa a Genova, ed hanno un camionista che prende in consegna il carico e si occupa del trasporto.

C'è dunque un primo nodo da sciogliere se si vuole parlare di autostrade del mare ed affrontare il problema dell'autotrasporto. Lei dispone di ampie risorse finanziarie che la invito ad utilizzare per incentivare i consorzi tra le associazioni di autotrasportatori, piuttosto che procedere ad una distribuzione a pioggia dei fondi, perché altrimenti non ha senso la portualità e si rischia di continuare a buttare soldi nel mare, nel caso specifico, senza risolvere il problema strutturale che pur esiste; bisognerà, ad esempio, attrezzare le banchine e realizzare altri interventi simili. Tuttavia il problema fondamentale nel nostro Paese è non abbattere «il piccolo», che è bello se cresce, ma che, se non cresce, è destinato a sparire e con esso sparisce anche una parte del sistema Italia.

Signor Ministro, lei di solito è molto vivace nelle dichiarazioni che rilascia ai giornali e io vorrei che lo fosse anche nella programmazione della politica del suo Ministero, operando scelte anche eventualmente non condivise, ma comunque un pochino più forti. La sua relazione infatti è stata, se mi consente, abbastanza grigia e piatta, in quanto lei si è limitato a dire che avete avuto degli stanziamenti, che cercherete di distribuirli e di fare qualcosa. Sarebbe invece opportuno prevedere azioni più incisive sul piano della sicurezza stradale, dell'autotrasporto e in materia di autostrade del mare.

Per quanto concerne infine il problema Alitalia, ormai non è più lei a gestirlo, perché, per nostra disgrazia, è stato preso in mano da Prodi e non sappiamo come andrà a finire.

CICOLANI (FI). Intendo concentrare il mio intervento su alcuni aspetti e in relazione ad essi rivolgere domande al Ministro.

Per quanto attiene innanzi tutto agli interventi rilevanti ai fini della sicurezza, nella manovra finanziaria è previsto l'aumento del personale dell'ENAC, scelta che deriva anche da un impegno parlamentare di questa Commissione, lo dico con soddisfazione. Su tali problemi abbiamo lavorato tanto nella scorsa legislatura. Tuttavia, con altrettanta chiarezza, Ministro – e sul punto vorrei una precisa risposta – l'articolo del disegno di legge finanziaria che riforma la struttura di vertice di tutti gli enti pubblici non economici stravolge l'ENAC: infatti la sua struttura, composta da un consiglio di amministrazione con un presidente e da un direttore generale, sarebbe sostituita da un direttore generale, con tutti i poteri, e da un comitato di gestione al posto del consiglio d'amministrazione, composto da dirigenti interni. Vorrei conoscere la posizione del Ministero al riguardo, soprattutto in relazione al pericolo che, perdurando tale situazione, non sia assicurato e garantito neppure il normale funzionamento dell'ente.

Il secondo aspetto che vorrei richiamare non riguarda specificamente l'incidente di oggi, con il quale tuttavia, pur riferendosi al futuro, ha attinenza. Abbiamo lavorato affinché nascesse l'organismo per la sicurezza del trasporto ferroviario, anche se il nostro auspicio non era che fosse istituito all'interno dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici; questo almeno è il mio parere, come ho già detto altre volte. Non ho letto però nel disegno di legge finanziaria impegni in tal senso, pur essendo prevista da norme comunitarie la creazione di un organismo terzo rispetto ai gestori del trasporto ferroviario. La nostra Commissione, ed io in particolare, nella precedente legislatura, avevamo auspicato addirittura un'accelerazione in questa direzione rispetto ai tempi stabiliti dalla Comunità europea che comunque, se non ricordo male, prevede l'istituzione di questo organismo entro il 31 dicembre 2006, data ormai prossima. Le chiedo quali iniziative intenda assumere al riguardo e se siano state stanziare a tal fine risorse nella manovra finanziaria. Probabilmente, in base alla situazione attuale, non ci dobbiamo aspettare collaborazione in questo senso da parte di Ferrovie dello Stato spa che, pur sbagliando a mio parere, ha sempre avuto un atteggiamento di resistenza nei confronti della nascita

di tale organismo che, corrispondendo per certi aspetti a quello analogo creato per il trasporto aereo, eserciterebbe funzioni di controllo sull'attività della società, con eventuali poteri ispettivi in caso di incidenti.

È necessaria una decisa volontà politica e un forte impulso da parte del Ministero perché, gran parte del personale in grado di gestire il tema della sicurezza ferroviaria proviene proprio da Ferrovie dello Stato spa e da Rete ferroviaria italiana spa. Non vorrei dunque che si perdesse un grande ed importante lavoro realizzato nella precedente legislatura, anche perché tale organismo deve decollare molto rapidamente.

Svolgo infine un'ultima considerazione sulla sicurezza stradale. A mio parere, e lo dico avendo io stesso presentato nella scorsa legislatura un disegno di legge sul tema, uno dei problemi della sicurezza stradale è che essa oggi è affidata esclusivamente alla Polizia stradale: è come dire che la giustizia resta in mano unicamente alla Polizia giudiziaria. Il Ministero dei trasporti deve ritrovare il suo ruolo di baricentro e cabina di pilotaggio in materia, sostituendosi quindi al Ministero dell'interno e alla Polizia stradale. Affermo questo perché il tema della sicurezza stradale è oggi più complesso rispetto al passato: innanzi tutto perché una serie di strade, anche d'importanza notevole, è ormai gestita dalle Regioni che hanno potere di iniziativa in ordine alla costruzione di nuove strade. È una partita che si combatte sicuramente sul piano tecnico-scientifico, come diceva il senatore Martinat, ma si devono affrontare con coraggio anche i profili legati alla segnaletica stradale e alla sua vetustà, nonché agli attuali limiti di velocità, perché oggi si tende a garantire non si sa bene cosa, ma certo non una fluida circolazione. Accade infatti talvolta che, percorrendo una strada e tentando di rispettare i segnali, in realtà non si arrivi da nessuna parte. Si tratta di un tema che va affrontato anche dal punto di vista delle infrastrutture, della segnaletica, del coordinamento con le Regioni e dell'intervento. Andrebbero ragionevolmente assunte iniziative di intervento rapido nei punti più critici ad esempio con le ASL e con l'ANAS. Il Ministero dei trasporti deve assumere un ruolo di coordinamento diverso da quello attuale: su questo credo sia opportuno intraprendere un'iniziativa coraggiosa e compiere un passo avanti ulteriore anche rispetto alla patente a punti che ha avuto, comunque, effetti molto positivi. È stato, infatti, l'unico provvedimento che, almeno nel primo anno di applicazione, ha ridotto di quasi 30 punti percentuali il numero di incidenti stradali nel nostro Paese e ci ha avvicinato agli obiettivi europei del 2010.

Concludo il mio intervento rilevando che nella relazione del Ministro è assente il tema relativo alle Ferrovie dello Stato, non so se perché non è di sua competenza o se per altre ragioni.

Ritengo, infine, che avremo modo di ritornare sulla questione Alitalia, signora Presidente, con audizioni specifiche.

GRILLO (FI). Signor Ministro, sull'Alitalia lei ha dichiarato che lasciando le cose come stanno si rischia il fallimento; che parlare di alleanze in questo momento equivarrebbe ad una svendita; che si sta cercando di

valorizzare l'Alitalia immaginando che possa diventare un vettore significativo. Mi chiedo questo cosa significhi: lei e il suo Governo siete responsabili del crollo in borsa del titolo Alitalia; il suo presidente Prodi e il suo collega Di Pietro si sono resi responsabili di dichiarazioni sciagurate, affermando che l'Alitalia è in stato «comatoso». Oggi lei, quale responsabile del Dicastero dei trasporti, offre all'attenzione della nostra Commissione uno schema che noi apprezziamo; però mi domando quali attività lei abbia messo in campo in questi mesi per spiegare al suo Presidente che l'Alitalia era comunque un vettore significativo e che occorre realizzare misure idonee a rilanciare la sua presenza nel settore. Posso affermare di essere d'accordo con lei ma mi chiedo in base a quali atti concreti, a quali questioni visibili, oltre a ciò che di negativo hanno fatto il suo collega Di Pietro e il presidente Prodi, sia possibile affermare che da parte del Governo sussiste effettivamente questa volontà. Ormai da anni si parla di alleanze per Alitalia, ma, a mio avviso, la nostra compagnia aerea di bandiera ha perso quel treno 10 anni fa; oggi ci troviamo nella condizione di essere da soli e quindi le chiedo cosa pensa di fare il Governo, oltre a svolgere dichiarazioni di principio.

Signor Ministro, da quando lei ricopre questa carica ha dedicato molta attenzione alla portualità e per questo le esprimo il mio apprezzamento; sicuramente lei è al corrente del fatto che nella passata legislatura in questa Commissione abbiamo prestato molta attenzione ai porti. Con altrettanta soddisfazione prendo atto che il disegno di legge finanziaria, per il 2007 contiene almeno due norme che abbiamo sostenuto con impegno nella passata legislatura. Purtroppo, non eravamo riusciti a completarne l'iter approvativo e, quindi, durante l'esame del disegno di legge finanziaria sosterremo sia la norma sull'introduzione dell'autonomia finanziaria dei porti, sia quella in materia di dragaggi. A quest'ultimo riguardo ho una personale curiosità: vorrei sapere se la sua opinione e quella del ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, Pecoraro Scanio, convergono; in più occasioni, infatti, il suo collega ha dichiarato che quella norma deve essere stralciata e sappiamo bene con quanta tenacia i rappresentanti del partito dei Verdi sostengono le loro opinioni.

D'altra parte, ieri abbiamo letto sui giornali specialistici del nostro Paese una dichiarazione della dottoressa Battistello, amministratore delegato della Contship Italia, la più importante società armatoriale che svolge traffici marittimi nel nostro Paese, la quale ha dichiarato che in questo momento nel mondo sono in costruzione 1.100 navi, l'80 per cento delle quali non potrà mai attraccare nei porti italiani. Ministro, nel corso di un'intervista, lei ha fatto presente che il problema dei porti italiani è soprattutto quello di non avere banchine grandi. Non me ne voglia, ma secondo me, poteva aggiungere che il problema dei porti italiani è di avere le montagne alle spalle: si tratta in ogni caso di una semplice constatazione. A Genova da anni stiamo cercando di indicare la soluzione.

PRESIDENTE. Di abbattere le montagne?

GRILLO (*FI*). No, ma comunque si può guadagnare spazio. Non siamo a Rotterdam né ad Amburgo e lo avevamo spiegato, signor Ministro. Gioia Tauro è una «bella realtà» ma, purtroppo per i calabresi, non rappresenta la portualità italiana. Non c'è nulla della cultura della portualità italiana in Calabria, purtroppo per gli amici calabresi.

Comunque, i porti strategici su cui si gioca la competitività nella globalizzazione di ritorno per i grandi traffici che arriveranno dalla Cina e dall'India sono quelli del Nord: Trieste e Genova. L'Italia gioca lì la sua scommessa; poi possiamo anche parlare di *transshipment*, di Cagliari o Taranto e sicuramente è in atto un percorso di compatibilizzazione, ma la strategia si gioca proprio sui porti del Nord Italia. Inoltre, lei sicuramente è consapevole del fatto che, oltre alle altre misure previste dal disegno di legge finanziaria, bisognerà portare avanti con convinzione la politica sui porti: saranno, cioè, da rivedere la normativa sull'approvazione dei piani regolatori e i criteri di realizzazione delle opere portuali.

Sarebbe anche interessante sapere se lei e il suo collega Di Pietro state tentando di raggiungere un'intesa sulle nomine: stando alle informazioni in nostro possesso si tratta di una questione preoccupante. Non voglio innescare una polemica, ma lo dico nell'interesse del Paese: abbiamo giudicato negativamente la separazione dei Ministeri, ma una volta realizzata dovete cercare di trovare un accordo, considerando anche che sono passati sei mesi. Oggi lei ci ha comunicato il successo ottenuto nel disegno di legge finanziaria, però credo sia cosciente del fatto che lei e il ministro Di Pietro con la vostra incompatibilità state paralizzando l'attività ordinaria di due Ministeri. Vi chiedo, per piacere, di sedervi attorno ad un tavolo e di mettervi d'accordo perché questa situazione non può più continuare. La mia vuole essere un'osservazione costruttiva. A me risulta – ma spero non sia così – che non siete d'accordo nemmeno sulla divisione dei capitoli di spesa della finanziaria; ribadisco, pertanto, la mia esortazione ancora una volta a mettervi d'accordo, è il Paese che ve lo chiede.

PRESIDENTE. Senatore Grillo, sono costretta a chiederle di concludere, altrimenti i suoi colleghi non potranno parlare.

GRILLO (*FI*). L'ultimo interrogativo che volevo rivolgere al Ministro riguarda il sistema delle reti TEN. Lei ha dichiarato che non possiamo andare contro le istituzioni europee; vorrei conoscere la sua opinione sulla TAV, sul terzo valico, su questa infrastrutturazione di cui abbiamo beneficiato per le decisioni assunte in sede europea. Leggendo molte sue interviste ho l'impressione che il suo atteggiamento tenda a dare un colpo al cerchio e uno alla botte. Lei afferma, infatti, prima, che le linee ad alta velocità vanno realizzate, poi, in un'altra dichiarazione, non parla più di alta velocità, ma di alta capacità. Qual è la sua idea? Ci spieghi come intende muoversi nei prossimi 12 mesi riguardo a questo impegno che abbiamo sottoscritto in sede europea, soprattutto sul Corridoio 5, sulla Ge-

nova-Rotterdam e sul Corridoio 1; sarebbe infatti molto interessante conoscere le sue intenzioni in una sede autorevole quale quella parlamentare.

PRESIDENTE. Vi invito, colleghi, al rispetto dei tempi, altrimenti non riusciranno ad intervenire tutti coloro che ne hanno fatto richiesta.

PISTORIO (*DC-Ind-MA*). Signor Ministro, mi scuso anzitutto per essere arrivato in ritardo. Spero di aver perduto qualche dichiarazione interessante del Ministro, visto che da quando lo sto ascoltando ho sentito solo affermazioni scarse e assolutamente generiche. Come ha già sottolineato il senatore Grillo, anch'io su Alitalia ho appreso senza dubbio di più dalla lettura dei quotidiani! Non so quale valore abbia per lei una Commissione parlamentare, ma se il pensiero del Ministro dei trasporti su Alitalia è questo, mi sembra un po' poco. Voglio sperare che a Palazzo Chigi abbiate discusso in maniera più approfondita della questione ed elaborato idee più consistenti sul rilancio della compagnia di bandiera.

Sull'autotrasporto, poi, il signor Ministro non ci ha detto veramente nulla. Sostanzialmente ha affermato di non sapere nulla del settore più importante del suo Ministero, cui fanno capo oltre 500 milioni di euro. L'unica cosa che il ministro Bianchi sa dal giorno in cui si è insediato è che non bisogna realizzare il Ponte sullo Stretto; l'unica idea vera, certa, su cui ha rilasciato interviste e dichiarazioni è che il Ponte sullo Stretto è un'opera inutile, da abbattere.

Ciascuno di noi ha una ragione fondante per il suo impegno e così come il senatore Grillo ha cercato di spiegare i motivi per cui bisogna rafforzare Genova ed il suo porto in una logica di sistema Italia, immagino che questo Paese non possa rinunciare ad un'opera che da trent'anni appartiene ai programmi di Governo e la cui realizzazione era stata finalmente avviata. Ora restituite alla Sicilia e alla Calabria, come fosse una grande conquista, un miliardo e 400 milioni di euro di risorse da investire in opere che però non sono state ancora individuate, che vanno definite. Voi ci state togliendo un'opera con un impatto finanziario da 6 miliardi di euro e ce ne restituite una da un miliardo e 400 milioni!

Quello che avreste dovuto fare era ultimare la realizzazione del Ponte sullo Stretto e poi assegnarci le risorse per l'esecuzione di altre opere perché questo territorio di oltremare (come io definisco la Sicilia che senza il Ponte è ormai terra d'oltremare) e la stessa Calabria sul piano delle infrastrutture scontano un divario che richiederebbe misure straordinarie e non addirittura un regresso, con l'abbandono dell'unica opera strategica che poteva avviare una connessione e costituire la grande piattaforma logistica integrata Sicilia-Calabria.

Avete deciso di puntare sullo sviluppo del porto di Gioia Tauro quale piattaforma logistica del Mediterraneo. Nell'articolo 137 del disegno di legge finanziaria si dice che la logistica parte da Gioia Tauro, che l'intermodalità parte da Gioia Tauro, perché ovviamente non ha più alcun senso immaginare l'intermodalità in una Regione come la Sicilia in assenza di

quella connessione assicurata dal Ponte (una scelta di governo quest'ultima assolutamente *bipartisan*).

Questa linea così pregiudizievole, così ideologica per quanto concerne il Ponte è davvero una sorpresa, rispetto ad una scelta che dal 1996 in poi era stata coerente per tutti gli schieramenti che si sono alternati alla guida del Paese. Peraltro la scelta di investire su Gioia Tauro, come ha già ricordato il senatore Grillo, pregiudica lo sviluppo di altri porti importanti. Spero che si tratti di un'idea illuminata e che il traffico non si concentri solo su Gioia Tauro. Noi, quindi, vogliamo sperare che questa vicenda non sia definitiva, che ci sia la possibilità di un ripensamento.

È poi necessario completare il sistema del Corridoio 1. Non esiste infatti solo il Corridoio 5, c'è anche il Corridoio 1 che è stato immaginato fino a Palermo e per il quale il Ponte sullo Stretto rappresentava un'opera indispensabile, tanto che in sede europea era stata riconosciuta una partecipazione finanziaria del 20 per cento per la realizzazione dell'opera, cioè un importo di circa un miliardo di euro. Ovviamente tale somma ora verrà perduta e non so se verrà ricollocata sulle aree meridionali, sulla Sicilia, sulla Calabria, o spostata, invece, su un'altra grande infrastruttura strategica come la TAV. Per l'insipienza di un Governo inadeguato, che non riesce a comporre una sintesi soddisfacente degli interessi del Paese, per cui questa legge finanziaria è contestata ovunque, si riproporrà il tema della spaccatura del Paese, di questo Paese stretto e lungo, forse troppo lungo, che per qualcuno va diviso. Per questo torneremo a discutere, a contenderci le risorse, a vedere quanto si stanziava per il Nord e quanto per il Sud, a litigare su Malpensa e Fiumicino. Il Paese si sta lacerando su questa legge finanziaria.

La finanziaria inetta di questo Governo spaccherà il Paese, lo sta già facendo, con inutili polemiche.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Lei, senatore Pistorio, dovrebbe essere ancora più triste, considerando l'eredità che abbiamo ricevuto.

TREMATERRA (*UDC*). Finitela, per cortesia, con questa storia!

MAZZARELLO (*Ulivo*). Purtroppo, abbiamo ricevuto tutto il grande comparto dei trasporti in una profonda crisi: il settore aereo, quello ferroviario ed anche il settore marittimo. Con particolare riferimento a quest'ultimo (su cui poi le rivolgerò una domanda specifica), nella finanziaria si registra una svolta rispetto al blocco degli investimenti cui abbiamo assistito finora e che ha fermato lo sviluppo dei porti italiani in questi ultimi cinque anni: crescita zero i porti italiani, crescita dieci i porti spagnoli.

GRILLO (*FI*). Questo è falso!

MAZZARELLO (*Ulivo*). Laddove in precedenza, essendoci stati investimenti, i porti italiani erano cresciuti.

Assistiamo, dunque, ad una svolta che merita di essere sottolineata positivamente. La domanda che desidero porre al riguardo è la seguente. L'idea di un sistema di porti di *transshipping*, come è stato definito (per la verità, io non lo avevo inteso in questo modo), mi ha lasciato perplesso. Leggendo il testo del disegno di legge finanziaria, mi era sembrato di capire che il sistema degli Hub portuali fosse costituito dai porti di *transshipping* e dai *regional port* e non solo dai porti di *transshipping*; pensavo, cioè, che il sistema consistesse nel collegamento dei porti di *transshipping*, (non so se tutti i porti di cui si parla – non nella finanziaria per fortuna – possano essere utili allo sviluppo della portualità nel nostro Paese, sicuramente potrà esserlo quello di Gioia Tauro) con i porti finali. Avevo inteso che fosse questa l'impostazione della finanziaria che potrebbe, questa sì, costituire un'operazione di svolta molto importante, in un campo che può rappresentare una grande opportunità di sviluppo per il nostro Paese.

Mi sembra poi molto importante la risposta che si dà sulla mobilità dei pendolari, altro grande dramma del trasporto nel nostro Paese negli anni passati. Sottolineo, però, la necessità di porre grande attenzione anche alla questione del trasporto merci. Nei giorni scorsi, infatti, l'amministratore delegato di Alitalia ci ha detto sostanzialmente di aver ricevuto dal Governo precedente un'impostazione secondo la quale più si volava più si perdeva, per cui si è attuato un ridimensionamento. La stessa linea è stata percorsa anche dal settore merci delle Ferrovie: visto che trasportando di più le perdite sono maggiori, si è pensato di ridurre il trasporto su rotaia.

Questa impostazione va senz'altro corretta. A questo riguardo le rivolgo una domanda, signor Ministro. Visto che nella dotazione alle Ferrovie per interventi nella gestione corrente e investimenti speciali (ad esempio, per l'Alta velocità) c'è un rapporto fra TFR ad INPS e visto che, probabilmente, ci sarà una riconsiderazione della quota di TFR che andrà all'INPS (anche in rapporto a quanto accadrà, a cosa sceglieranno i lavoratori), in ragione del fatto che le piccole e medie imprese potranno essere esentate da ciò, il Ministero si è già interrogato su questo punto? È un argomento all'attenzione del Ministero, oppure no?

Lei ha poi sottolineato una questione che io le ripropongo e cioè la questione legata agli aeroporti, alle città aeroportuali. La misura introdotta, che taglia tutte le risorse a disposizione delle società aeroportuali andrebbe, secondo me, corretta. E' un lavoro che cercherò di svolgere sul piano parlamentare. Vorrei, però, capire se anche il Governo su questo punto ha avviato una riflessione.

Sul tema Alitalia è senz'altro necessaria una discussione specifica, anche se mi pare che lei abbia dato alcuni segnali chiari: è stato avviato un nuovo processo, con un'eredità molto pesante. Non vorremmo che la compagnia di bandiera arrivasse al fallimento, né vorremmo che la questione principale fosse quella dello scontro fra i due Hub. Lei ha aggiunto che le alleanze vanno concluse evitando di «fare regali». Se non sbaglio, ha anche detto che non si dovrebbe procedere alla conclusione di un'al-

leanza con Air France. Non so se questa è l'opinione di tutto il Governo e, comunque, le chiedo anche su tale aspetto una precisazione.

PASETTO (*Ulivo*). Colleghi, i numeri sono sempre grigi, però dobbiamo dare atto al Ministro di essere venuto in Commissione e di averci fornito tutte le indicazioni con grande trasparenza, in un rapporto di correttezza con il Parlamento. Avrebbe anche potuto non farlo: chi ha esperienza di governo amministrativo in genere i dati tende ad occultarli.

Altri colleghi hanno già sottolineato il fatto che sono state compiute delle scelte, peraltro condivisibili: basti pensare a quella strategica del Mezzogiorno e a quelle relative ai porti, ed al mare. Eventualmente si potranno operare degli aggiustamenti, ma la sostanza c'è.

Desidero comunicarle la mia preoccupazione, signor Ministro, con riferimento a quattro questioni, senza fare processi al passato.

Innanzitutto, per quanto riguarda Alitalia, bisogna francamente riconoscere che la situazione è quella nota (il piano, l'alleanza e così via), ma bisogna mettere la parola «fine». Da una parte, l'Alitalia stava già predisponendo una sorta di piano che introduceva il tema più generale del riordino del trasporto aereo (avremmo dovuto svolgere in proposito un'audizione in questa sede); dall'altra il Governo se ne assume oggi la paternità, essendo il Ministero dell'economia azionista di maggioranza. L'importante però è agire rapidamente, perché il problema del piano industriale è legato alla scelta dell'alleanza e del *management*. Non possiamo più andare avanti in una situazione di sostanziale delegittimazione; non entro nel merito, non voglio esprimere un giudizio sull'attuale *management*, però questo è un dato di fatto.

Passando alla questione delle Ferrovie dello Stato, si affronta il problema delle tratte regionali, ma non bisogna trascurare le grandi dorsali, le quali, sono altrettanto fondamentali. Credo che dovremmo continuare come si è fatto per l'autostrada del Sole; so che c'è un problema di compatibilità di risorse, però ritengo che i problemi dell'alta velocità e dei Corridoi debbano essere comunque tenuti presenti.

Esplode ogni anno anche l'emergenza del trasporto pubblico locale. Incombe la questione del rinnovo del contratto e non credo che la risposta possa essere data in breve tempo, con il riordino generale del sistema dei servizi pubblici locali. Occorrono misure normative che possano addirittura anticipare soluzioni, indicazioni o stanziare risorse, che aiutino a dare una risposta ai problemi (penso, ad esempio, al nanismo delle imprese).

La questione della sicurezza riguarda il trasporto nel suo complesso (quello aereo, quello stradale e così via), come diceva il collega Martinat. Il problema vero è spostare quote di traffico su ferro, perché gli incidenti spesso sono determinati da problemi di carico, soprattutto nel trasporto merci, ma non soltanto. Non aggiungo nulla a ciò che è stato detto, do solo due indicazioni: occorre rafforzare la polizia stradale, che è stata depotenziata, poiché la deterrenza è fondamentale, e bisogna avviare campagne di promozione al riguardo.

Passo ora alla questione dell'ENAC e delle gestioni aeroportuali. Da un lato, è giusto garantire autonomia gestionale e sicuramente va introdotta una disciplina più organica, meno frammentata rispetto al sistema delle concessioni, però a mio avviso bisogna fare attenzione a tornare indietro in materia di demanio aeroportuale. Non ho compreso bene questo passaggio quindi le chiedo di chiarirlo meglio in particolare perciò che riguarda il ruolo del Ministero delle Finanze.

Pongo infine una questione relativa alle Ferrovie dello Stato. Il Governo ha risolto positivamente il problema del *management* di primo livello e in parte anche di secondo livello, credo tuttavia che sia necessario un approfondimento sulla situazione delle Ferrovie dello Stato, che non è così brillante dal punto di vista finanziario e delle risposte che si è riusciti a dare, anche alla luce dell'esame della manovra finanziaria.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Innanzi tutto, vorrei ringraziare il Ministro per la disponibilità dimostrata, visto che nessuno tra coloro che sono intervenuti lo ha fatto. Spero che sia possibile avere un'altra occasione per intrattenerci sulle questioni che non abbiamo potuto trattare oggi, con particolare riferimento alle grandi crisi del settore.

Sulla finanziaria, signor Ministro, lei trova al Senato un ambiente meno teso, in quanto siamo chiamati ad esaminare il provvedimento in seconda lettura, quindi non ci stiamo concentrando su questo argomento, anche perché ogni riflessione deve essere rinviata all'esame del testo licenziato dall'altra Camera. A questo proposito, spero che alcuni degli emendamenti proposti vengano accolti perché effettivamente bisogna realizzare dei cambiamenti.

Sull'autotrasporto la dimensione del problema è enorme, per qualche verso anche sconcertante. Si dice sempre che bisogna cercare di trasferire quote di traffico dalla gomma ad altre modalità di trasporto, invece non sembra esserci una speranza in questo senso, almeno nell'immediato. Oggi non siamo in grado di esaminare tutti gli aspetti, ma almeno si faccia un tentativo per giungere ad una modifica strutturale del sistema dell'autotrasporto.

Il precedente Governo aveva avviato un ragionamento sul problema dell'esistenza di una miriade di aziende monoveicolari, ma poi non si è riusciti ad andare in fondo. Occorre invece proseguire con energia in quella direzione, senza temere le reazioni, che saranno inevitabili (è già accaduto in passato). Bisogna però insistere ed avere coraggio, perché quel tipo di veicoli determina gravi problemi di sicurezza sulle nostre strade.

Per quanto concerne tale questione, penso che una misura immediata debba riguardare la sicurezza intrinseca del sistema stradale: manto stradale e *guard rail*, non aggiungo altro. Nel nostro sistema stradale alcuni *guard rail* sono delle vere e proprie ghigliottine, che causano la morte di un grande numero di motociclisti coinvolti in incidenti. Siccome questa non è una misura difficile da realizzare, bisogna spingersi molto oltre. Ci sono Province e Comuni che hanno già avviato dei cambiamenti; bisogna

generalizzare questo sistema, perché le attuali condizioni di sicurezza intrinseca sono molto carenti.

C'è un problema di sicurezza anche nelle Ferrovie dello Stato (non voglio approfondire tale aspetto ma solo sottolinearlo), sembra strano ma è così; è un problema serio che è stato denunciato anche dagli operatori del settore. Tra l'altro al riguardo ricordo che vi è stata una bruttissima vicenda perché coloro i quali hanno denunciato le condizioni di sicurezza sono stati licenziati da FS. Penso che, passato il tempo del centro-destra, arrivato il tempo del centro-sinistra, si possa quantomeno riuscire a fare quello che a quell'epoca non siamo riusciti a fare.

CICOLANI (FI). Per la verità, ha cercato di farli reintegrare anche il centro-destra.

BRUTTI Paolo (Ulivo). Però non c'è riuscito. Penso che stavolta dobbiamo ottenere questo risultato.

MARTINAT (AN). C'era sempre Moretti.

BRUTTI Paolo (Ulivo). No, non era Moretti; comunque non personalizziamo la vicenda.

La seconda questione riguarda il trasporto aereo. Abbiamo fatto una legge di sistema sul trasporto aereo, però la mia impressione – non voglio dilungarmi – è che un incidente come quello di Linate (di cui è ricorso da poco l'anniversario), per il quale fu istituita una Commissione d'inchiesta, potrebbe verificarsi di nuovo, perché le condizioni di sovrapposizione di responsabilità e di non chiarezza di compiti che erano state alla base di quell'incidente non sono state risolte. È un problema intricato, complesso, che riguarda ENAC ed ENAV, il funzionamento delle gestioni aeroportuali. Bisogna cercare di fare luce su questo aspetto.

Per quanto concerne l'Alitalia, oggi ci aspettavamo un ragionamento più incisivo e non solo noi; all'arrivo del Ministro c'erano i giornalisti, i quali non erano qui perché volevano conoscere l'entità degli appostamenti nella finanziaria: erano qui perché volevano sapere quali erano le misure che si intendono adottare per l'Alitalia. Siamo in ritardo, perché la situazione attuale è estremamente grave e i tempi sono estremamente ristretti. Spero quindi si possa ragionare su questo argomento. Sottoscrivo la questione posta dal Ministro con riguardo alla vendita. Vendere la compagnia di bandiera ad una grande compagnia europea significa permettere l'annessione, ma esiste comunque un problema di alleanze (non ho tempo ora per argomentare), perché il *network* di Alitalia è molto limitato e lo si può espandere o con enormi investimenti, che oggi non siamo in grado di fare, o con una alleanza con un *partner* che aiuti nell'allargamento del *network*.

L'ultimo punto riguarda il problema degli aeroporti, Malpensa contro Fiumicino e viceversa. Voglio dire una cosa semplice e chiara: se un aeroporto è un buon aeroporto lo deve provare con il numero di aerei che vi

atterrano e con il numero di passeggeri che vi fanno scalo, non può essere il risultato di un'operazione forzosa di tipo dirigitico. Se allora Malpensa è veramente quella meraviglia di funzionamento di cui parlano i milanesi, quell'aeroporto così efficiente e con passeggeri così ricchi, facciamo in modo che diventi lo scalo per compagnie aeree di tutto il mondo senza dover obbligare una compagnia aerea, peraltro già in situazioni di difficoltà, a prevedervi per forza scali se non lo ritiene conveniente; in altri termini, lasciamo che sia l'Alitalia a decidere se è più conveniente fare scalo a Malpensa oppure a Fiumicino, così come lasciamo che siano la British Airways o la Lufthansa a decidere se è più conveniente scalare a Malpensa oppure a Fiumicino. Penso che dobbiamo fare questa operazione, perché tentarne una diversa, nel sistema più deregolamentato che esista, a mio giudizio, è un errore e significa affrontare il problema dell'Alitalia dalla parte sbagliata. Se Malpensa ha un problema, non è certo l'Alitalia che può risolverlo; se Malpensa ha difficoltà di sviluppo, non può chiedere ad una compagnia nelle condizioni di Alitalia di fare uno sforzo per risolvere i suoi problemi. I problemi sono separati e bisogna affrontarli in modo separato. Cerchiamo di dare una risposta in tempi brevi a tale questione.

FANTOLA (*UDC*). Signor Ministro, non voglio lasciare questo privilegio solo al senatore Brutti, e quindi la ringrazio anch'io per la sua presenza e per la sua relazione. Una relazione che, condivisibile o meno (in determinate parti lo è in altre meno), è comunque chiara, anche se, a mio avviso, presenta alcune zone d'ombra, sembra reticente, lo hanno già detto i miei colleghi e lo sottolineo solamente perché lei, nella sua risposta, ci possa dire qualcosa di più.

Il primo tema è quello delle Ferrovie, come tema centrale di una diversa ripartizione modale, da tutti auspicata, del trasporto a media e lunga distanza nel nostro Paese; quindi il problema delle dorsali, il problema del Corridoio 1, il problema della TAV, su cui non abbiamo sentito nulla; l'altra questione – e faccio mie le affermazioni del senatore Grillo – è quello dell'Alitalia e vorremmo sapere qualcosa di più in proposito.

Tanti temi sono stati affrontati e non li ripeto; mi soffermo solamente su un aspetto forse secondario o che è stato trattato come tale, quello degli Hub aeroportuali. In sostanza, con due Hub aeroportuali non andiamo da nessuna parte; Air France ha un solo Hub che è Parigi, la British Airways ha Heatrow, la compagnia di bandiera tedesca ha Francoforte. Comunque una scelta deve essere fatta: è vero che è fatta dal mercato, però è fatta anche da una serie di investimenti a supporto dell'Hub aeroportuale. Penso, ad esempio, che la grande concorrenza che Zurigo fa su Milano sia dovuta ad una serie di collegamenti ad alta velocità e al grande livello di servizi collegati alla stessa infrastruttura, il che fa sì che una parte dei collegamenti del Nord Italia e del meridione d'Europa preferisca Zurigo a Milano. Quindi vi sono anche determinate scelte infrastrutturali che inducono alla scelta dell'Hub di riferimento.

Vorrei porre ancora tre domande. In primo luogo, trovo non solo giusta ma necessaria la norma che prevede risorse per gli Hub portuali.

Si pone il problema di quali siano questi Hub. Ho letto la norma e l'ho intesa in questa maniera: 100 milioni di euro ogni anno, di cui il 50 per cento su Gioia Tauro e la restante parte sui porti di *transhipping* esistenti, che sono, a mio avviso, quelli previsti nel piano dei trasporti e della logistica, cioè Taranto e Cagliari, e basta; leggo invece di un interesse anche di altri porti, legittimo per carità, come Napoli e Augusta, a rientrare tra gli Hub. In questo caso le risorse sarebbero assolutamente insufficienti.

Dico questo perché ritengo indispensabili queste nuove risorse in un momento in cui, come sappiamo tutti, non solo sta aumentando, per via dell'impraticabilità di Panama, il traffico nel Mediterraneo, ma di conseguenza sta crescendo la competitività nel Mediterraneo occidentale: ogni anno aumenta di circa il 20 per cento il traffico in questi porti. Quindi, mi sembra importante rendere competitive le infrastrutture che interessano questa parte del Mediterraneo.

La seconda questione riguarda la Tirrenia. Lei ha detto (ed è previsto nella finanziaria) che dal 2008 finisce la convenzione con lo Stato e ha accennato giustamente a tutti i problemi che riguardano le isole minori. Mi sembra di aver capito che per queste ultime bisogna andare avanti con ordini di servizio, cioè con delle gare che impongano i livelli di servizio complessivi per le isole minori. Si tratta di un problema difficile, perché alcune di queste isole hanno un traffico di tipo turistico, ma molte hanno una serie di collegamenti per residenti. Io vengo dalla Sardegna. La Tirrenia per noi è stata un esempio da manuale di società monopolista in un sistema pubblico dei trasporti che ha portato comunque tale servizio ad essere accessibile ai privati, in un sistema di competitività. Anche in un'isola come la Sardegna alcuni collegamenti non sono competitivi, come nel caso del Sud dell'isola: su Golfo Aranci ed Olbia transitano 3 milioni di passeggeri l'anno, su Cagliari circa 500.000. Pertanto, in assenza della Tirrenia, alcuni collegamenti sarebbero soppressi. Forse Cagliari potrebbe continuare ad avere una linea con Civitavecchia, ma sarebbe comunque esclusa da tutti i traffici. E' chiaro, allora, come, per questi casi, occorra pensare ad un servizio pubblico o ad oneri di servizio pubblico, secondo quanto previsto da un'intesa con l'Unione europea. Non è un problema da poco e soprattutto non si può impostare nel 2007, considerato che dal 2008 si determinerà una nuova situazione.

Infine, un rapido riferimento alle autostrade del mare. Si era parlato di un *bonus* per gli autotrasportatori che avessero scelto il trasporto via mare anziché su gomma. Mi sembra che per la realizzazione di tale progetto fosse già stato predisposto un apposito provvedimento, corredato dalle necessarie risorse. Poiché per renderlo operativo occorreva solo definire la rete delle autostrade del mare, vorrei sapere a che punto è tale definizione, ovvero se sono già note le rotte che possono essere inserite in tale rete.

PALERMO (*RC-SE*). Non intendo soffermarmi sul problema della sicurezza, già ampiamente trattato da altri colleghi, anche se certamente va affrontato in maniera decisa.

Il secondo tema che intendo affrontare è quello del diritto alla mobilità per tutti. Valuto positivamente che si sia previsto un articolo specifico della finanziaria sulla mobilità dei pendolari e spero che a tal proposito si concretizzi una politica vera a favore di tutti cittadini, nella consapevolezza che il diritto alla mobilità è ormai considerato un diritto di cittadinanza anche in base alle nuove norme europee. Spero dunque che si possa realizzare l'obiettivo di un miglioramento della qualità, in termini di pulizia ed efficienza, rispetto a tratte ferroviarie in condizioni veramente pietose. Al riguardo inviterei il Ministro a verificare alcune situazioni particolari, come quella che si determina la mattina presto sulla linea che va da Potenza a Salerno. Lo stato in cui versano molte vetture è davvero drammatico. È bene poi ripristinare il concetto di coincidenza per venire incontro alle esigenze di chi proviene dalle zone interne del Paese.

Nel piano generale della mobilità si prevedono misure sostanziali verso una nuova idea di mobilità sostenibile? Poiché è in discussione un disegno di legge per l'attuazione di quanto previsto dagli accordi di Kyoto ed è noto che il trasporto su ruota è uno dei fattori determinanti per l'aumento dei gas serra, vorrei sapere se si immaginano misure reali di disincentivazione – a tal proposito è interessante l'osservazione del senatore Brutti – del trasporto su gomma, che ha gravissime ricadute sul piano economico ed ambientale, e invece di incentivazione del trasporto su rotaia e anche via mare.

Mi preme poi esprimere una forte preoccupazione rispetto alla privatizzazione della Tirrenia. Proprio oggi ho avuto modo di parlarne con gli addetti del settore. In sostanza, si chiede al Governo e al Ministro di chiarire la situazione del comparto al fine di scongiurare il timore che nel 2008 possa intervenire una privatizzazione che potrebbe avere gravi conseguenze sia di natura occupazionale che in termini di tutela dei diritti dei lavoratori. Mi sembrava doveroso farmi portavoce di questa loro istanza.

MONTINO (*Ulivo*). Forse una discussione di questa natura meriterebbe di avere una prosecuzione. Quindi, se questa sera non si riuscisse a completare il quadro degli interventi e consentire una replica al Ministro, sarebbe utile prevedere una nuova occasione di incontro nell'ambito della quale esaminare per tutto il tempo necessario e approfonditamente le varie questioni.

PRESIDENTE. Dato che il Ministro ha dato la propria disponibilità per giovedì prossimo, alle ore 14, al termine dei lavori dell'Aula, propongo di rinviare a tale data il seguito del dibattito, nonché la replica del Ministro.

Se non vi sono osservazioni, così resta stabilito.

MONTINO (*Ulivo*). Ringrazio il Ministro per la sua presenza odierna e anche per la sensibilità testé dimostrata nel garantire ulteriore disponibilità per una prossima seduta. Credo che sia un gesto molto importante che ci consentirà di comprendere meglio alcuni nodi di fondo al nostro esame.

La prima questione che intendo sollevare concerne alcune emergenze molto gravi, in modo particolare con riferimento alla società Alitalia. La situazione è indubbiamente grave e lo è – tengo a precisarlo – a causa di problemi che ci portiamo dietro almeno da quattro o cinque anni. Ricordo che sono stati presentati ben quattro piani industriali che, nonostante la presenza dei quattro precedenti amministratori delegati, non sono andati a buon fine. Anche l'ultima fase della gestione Cimoli sembra non andare per il verso giusto. Io stesso ho preso diverse volte posizione pubblicamente contro il criterio di nomina – non certo contro la sua figura – perché, in considerazione della sua precedente esperienza nell'ambito della società Ferrovie dello Stato, si doveva comprendere che la sua collocazione nella compagnia di bandiera, sarebbe forse stata «fuori misura». La scala era completamente diversa e probabilmente anche l'impostazione complessiva, la filosofia e una serie di progetti legati al trasporto aereo necessitavano forse di una scelta completamente diversa. Il centro-destra ha fatto la scelta di Cimoli e oggi se ne può valutare l'opera. I risultati sono quelli che sono. O si affronta rapidamente il tema – so che lo stesso Presidente del Consiglio dei ministri sta mettendo mano alla questione e ho letto dichiarazioni di stampa di ieri e di oggi molto diverse all'interno della compagine di Governo – e si cerca di capire quali sono gli sbocchi e le prospettive, oppure avremo una ricaduta drammatica sotto l'aspetto economico, occupazionale e strategico del trasporto aereo, soprattutto in alcune città quali Roma.

La seconda questione riguarda la società Ferrovie dello Stato. Ritengo che al riguardo sia stato certamente giusto fare la scelta di rifinanziare i cantieri che già erano stati avviati e i progetti già iniziati. Non è stato semplice e credo che questo atto vada valorizzato. Siamo di fronte ad un intervento importante, per oltre due miliardi e mezzo di euro. Certo è che se a questi cantieri fosse stata garantita in precedenza la copertura finanziaria, oggi non ci si troverebbe di fronte a questo problema. I cantieri sarebbero andati avanti e forse avremmo potuto impegnare le finanze attuali per interventi nuovi di sviluppo ulteriore.

Mi sembra dunque non del tutto comprensibile la predica del centro-destra, addirittura fuori luogo, anche perché tutti i settori del trasporto pubblico sono rimasti completamente «inchiodati» alla situazione esistente cinque anni fa. Credo che sia stato saggio aver fatto la scelta di dare priorità al completamento dei cantieri in corso, una scelta che dovrebbe essere valorizzata non solo dalla maggioranza, ma anche dall'opposizione. Ricordo, per inciso, che si sta parlando di cantieri iniziati nei cinque anni precedenti l'attuale legislatura; francamente mi sarei aspettato da parte dei colleghi del centro-destra un plauso a tale scelta, ma non è stato così. Si continua una polemica, anche di basso stile, ma credo che non sia questo il clima adatto per trattare una simile questione.

Quando parliamo di ferrovie, signor Ministro, facciamo riferimento non solo ai cantieri dell'alta velocità, ma al complesso della rete ferroviaria e, in particolare, delle ferrovie locali, cioè al rapporto tra il sistema locale delle ferrovie, le Regioni, le grandi aree metropolitane e le grandi città.

Pur essendovi interventi in questo settore, è necessario, soprattutto guardando al prossimo futuro, compiere uno sforzo massimo concentrando sul trasporto locale che ritengo sia la priorità, in particolare per quanto riguarda le grandi città che rappresentano nodi di traffico molto importanti. Se infatti riuscissimo a realizzare una sinergia tra il sistema del trasporto locale e quello della rete ferroviaria che insiste nelle singole aree forse saremmo in grado di governare il processo; in caso contrario credo che non faremo alcun passo avanti.

Un'ultima questione che intendo sollevare riguarda i porti. Non voglio polemizzare in questa sede sul tema ed in particolare su come esso è stato affrontato dal precedente Governo: ne discuteremo in Aula e magari promuoveremo varie iniziative pubbliche che spieghino cosa è successo negli ultimi cinque anni. Non si sono registrati grandi stravolgimenti sul famoso progetto delle autostrade del mare, rispetto al quale c'è stato un *deficit* di attenzione e di strategia; forse è necessario recuperare e anche molto rapidamente.

Mi sembra che le sue dichiarazioni, signor Ministro, si muovano nella direzione giusta: dobbiamo mettercela tutta. Intanto bisogna sbloccare la gestione, le nomine e quindi le competenze sulla questione dei porti. Faccio riferimento a titolo esemplificativo al caso del Lazio, anche se si tratta di un problema più ampio: in questa Regione, che cito per motivi di affetto oltre che logistico-elettorali, l'autorità portuale è completamente bloccata da diversi mesi e non si capisce quindi bene in quale direzione procedere. Credo che sia necessario sbloccare rapidamente tale situazione e rimetterla sul binario giusto, sciogliendo i nodi, anche di rapporto, tra le varie competenze per poi naturalmente fare la scelta più opportuna.

STIFFONI (*LNP*). Signora Presidente, cercherò di essere breve procedendo per schemi. Mi scuso innanzitutto del ritardo, ma mi devo dividere tra due Commissioni. Intendo, in primo luogo, appoggiare la proposta già avanzata in questa sede di dare incentivi a Province e Regioni per la sicurezza stradale (viabilità, rotatorie e quant'altro). Nella mia Provincia si è registrato, guarda caso, un dimezzamento della mortalità dopo la realizzazione di 200 rotatorie: sarà una coincidenza ma questi sono i dati.

Tralascio, signor Ministro, il discorso dei 120 chilometri orari in autostrada, se non altro per ragioni di tipo personale: la mia macchina tiene tale velocità come penso anche altre.

Per quanto riguarda la questione della navigazione e dei dragaggi consiglio ai vostri tecnici – e la invito a non sottovalutare la mia proposta – di andare a rileggersi quanto prevedeva il Magistrato alle acque della Repubblica Serenissima (unico in tutta la Repubblica), senza il quale probabilmente Venezia sarebbe già stata sommersa dall'acqua. La città invece

ha resistito fino ad oggi e ciò significa che evidentemente i nostri antenati ne sapevano più di noi in materia: la mia proposta dunque, lo ripeto, non è peregrina.

Le ricordo inoltre, ma senz'altro lo saprà, che il Codice della navigazione è stato tradotto in inglese e recepito fin dalla fondazione negli Stati Uniti, dove è tuttora in vigore. Se i veneziani hanno attuato un certo tipo di direttive, che sono a tutt'oggi valide, evidentemente sapevano cosa facevano.

Per quanto riguarda la segnaletica stradale, ci sono strade assolutamente impraticabili. Dovremmo cercare innanzitutto di adeguare le dimensioni dei segnali stradali in modo che essi siano facilmente leggibili, anche per gli stranieri. Si dovrebbe poi tentare di posizionare certi cartelli stradali nelle aree geografiche giuste: ad esempio, è abbastanza ridicolo trovare lungo la strada per Fiumicino, su entrambi i lati della carreggiata, un cartello molto grande che dice: «strada soggetta a improvvise gelate». Forse simili segnalazioni sarebbero più adeguate a Bolzano che non a Roma.

In riferimento alla situazione dell'Alitalia ho parlato personalmente con l'amministratore delegato della Ryanair: confrontatevi con lui e forse vi dirà come risolvere il problema Alitalia.

Infine, per quanto concerne l'autotrasporto su gomma, come avevo già sollecitato nella scorsa legislatura, sarebbe opportuno, nel momento in cui si siglano gli accordi internazionali sull'autotrasporto, prevedere anche la sicurezza dei vettori.

TREMATERRA (UDC). Desidero anch'io ringraziare il Ministro per essere qui oggi e per la sua disponibilità ad intervenire nuovamente in questa Commissione, perché la trattazione di argomenti di questo genere richiede tempo, oltre che maggiore calma e tranquillità.

Francamente non mi sento di esprimere un giudizio positivo sulla relazione del Ministro che contiene una serie di dati numerici, ma non prevede alcuna strategia (o forse io non l'ho compresa). Noto inoltre un certo disagio e rammarico da parte del Ministro che si aspettava più fondi per poter dare risposte concrete ad un settore così complesso e difficile.

Signor Ministro, leggo da tempo sui giornali quanto affermato da lei e dal ministro Di Pietro in riferimento al problema della strada statale ionica n. 106. Nella sua relazione lei ha parlato di 5.000 vittime all'anno per incidenti stradali; è un dato spaventoso, tuttavia è bene specificare che 200 di queste vittime si segnalano sulla sola statale n. 106. Di fronte a questi dati la soluzione non è, come sento dire, il rifacimento del manto stradale. Il problema non è questo, bensì il fatto che quella strada non è più adeguata. Non possiamo limitarci a parlare della statale ionica quando vi sono incidenti, facendo parate per portare solidarietà alle famiglie delle vittime (del resto le vittime sono ormai così numerose che nessun politico si reca più a portare conforto alle famiglie) senza, poi, prevedere misure adeguate. Si tratta di finirla con questo tipo di approccio: è necessario in-

tervenire perché il problema della statale n. 106 non può essere risolto gettando un po' di asfalto.

Vorrei poi sapere dal Ministro se verrà realizzato o meno l'aeroporto di Sibari.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Speriamo di no!

TREMATERRA (*UDC*). Dal momento che sui giornali o in occasione di riunioni si afferma spesso che l'aeroporto di Sibari verrà realizzato, vorrei poter dare anch'io risposte certe quando, come membro di questa Commissione, mi vengono rivolte domande in proposito: desidererei pertanto sentire dal Governo una parola chiara.

Tralascio la questione del Ponte sullo Stretto, non avendo il tempo per affrontarla, ma mi riservo comunque di consegnare l'intervento che avevo preparato affinché venga allegato al resoconto della seduta odierna. Ritengo che si tratti di una scelta dissennata rispetto alla quale, caro Ministro, in Calabria, nel corso di questi anni, tutte le Giunte di centro-destra e di centro-sinistra sono sempre state d'accordo: non ho mai sentito voci in dissenso, e se vi sono state erano comunque pochissime.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Bianchi per la sua disponibilità e rinvio il seguito delle comunicazioni del Governo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,30.

ALLEGATO

La questione del Ponte sullo Stretto non riguarda solo la Sicilia e la Calabria, anche se queste sono le Regioni più direttamente coinvolte. Dire no al Ponte sullo Stretto, significa mettere una barriera alle politiche di integrazione europea. L'Italia è una penisola lunga e stretta, chi sta al Sud ha più difficoltà a raggiungere i grandi mercati del Centro e Nord Europa, ma chi è al Sud e per di più è circondato dal mare è doppiamente svantaggiato.

Proprio per mettere tutti nelle stesse condizioni di competitività e concorrenza, l'Unione Europea ha riconosciuto la necessità di aiuti alle aree cosiddette di Obiettivo 1, e così pure ha previsto una legislazione più favorevole per le isole. Tutti siamo convinti che questa politica sia giusta. Il Ponte è la naturale e logica continuazione di questa politica, che si inserisce negli sforzi compiuti negli anni scorsi per evitare che i grandi piani di infrastrutturazione messi a punto dall'Europa si fermassero poco sotto le Alpi, lasciando senza prospettive tutto quello che era sotto Napoli.

Saremmo poco credibili rispetto ai nostri stessi partner europei se adesso, dopo aver ottenuto di inserire il Mezzogiorno d'Italia nelle prospettive di sviluppo europee, ci fermassimo alle porte della Sicilia.

Non solo: in un contesto internazionale di gravi tensioni, è l'Europa stessa che ha bisogno di creare una linea di contatti più solida ed efficiente con tutta l'area Mediterranea: l'Italia si allunga nel cuore del Mediterraneo, è la terra che per posizione geografica e per vocazione culturale può garantire a tutta l'Europa una vicinanza strategica fondamentale al Nord Africa e alle altre nazioni che si affacciano sul Mediterraneo. Dire no al ponte significherebbe compromettere questo dialogo politico e culturale, ma significherebbe anche condannare, alla lunga, ad un isolamento economico tutta l'area che si trova al di sotto della Pianura Padana perché irrimediabilmente verremmo scavalcati da altri paesi (penso alla Spagna e alla Francia) che pur più lontani hanno più facilità logistiche.

Questo fatto non lo diciamo solo noi, è la stessa Europa a dirlo: ricordo ad esempio la relazione annuale di attività del Coordinatore europeo del progetto prioritario n.1 intitolato «Asse ferroviario Berlino-Verona-Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo»: pur dando in questo momento maggior attenzione alla tratta Monaco-Verona, la relazione riconosce tuttavia la centralità di una prospettiva complessiva attenta alle sezioni dell'Italia meridionale. Ma c'è un altro lusso che non possiamo permetterci, ed è quello di rischiare di disperdere i benefici derivanti dal co-finanziamento dell'Unione Europea del programma-quadro 2007-2013. E questo lo dico soprattutto a quanti, nell'attuale governo continuano a lanciare

di ripetuti allarmi per la scarsità delle risorse finanziarie del nostro paese. L'Europa non è una banca che apre gli sportelli a seconda della nostra volontà, ma lo fa in base a piani pluriennali che quando si lasciano passare senza intervenire, si rischia di non vedere mai più.

C'è, poi, una questione più strettamente politica: si parla tanto di valorizzare le attese e le esigenze delle popolazioni locali, ma quando si parla del Ponte si fa orecchio da mercante. Abbiamo visto in Val di Susa che il governo ha tenuto conto delle richieste delle popolazioni locali, ma stranamente per il Ponte sullo Stretto si ignorano le manifestazioni a favore della sua costruzione, si ignorano le sollecitazioni delle regioni, a partire dalla Sicilia e dalla Calabria. Non si possono usare due pesi e due misure.

Siamo convinti che non si può perdere l'occasione storica di andare avanti nella costruzione del Ponte sullo Stretto, perché sarebbe uno sfregio buttare a mare i soldi che possono venire dall'Europa e quelli già spesi per i progetti (e sono progetti che possono dare un'immagine di prestigio all'Italia in tutto il mondo), ma sarebbe anche una mancanza grave di prospettiva politica e culturale che taglierebbe fuori il nostro Mezzogiorno dalle grandi correnti di sviluppo che si aprono con l'allargamento dell'Europa e con le domande che vi vengono dall'area del Mediterraneo.

