



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 6

**8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Lavori pubblici, comunicazioni)

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

*(Le comunicazioni del Ministro dei trasporti sono state svolte anche nella seduta del 17 ottobre 2006)*

28<sup>a</sup> seduta: giovedì 19 ottobre 2006

Presidenza della presidente DONATI

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

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 6, 8 e <i>passim</i>
BIANCHI, ministro dei trasporti . . .	3, 6, 8 e <i>passim</i>
BRUTTI Paolo ( <i>Ulivo</i> ) . . . . .	3, 11, 13
* MARTINAT ( <i>AN</i> ) . . . . .	8, 13
MAZZARELLO ( <i>Ulivo</i> ) . . . . .	8, 9

---

**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 Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-L'Italia di mezzo: Misto-Idm; 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 14,05.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Seguito delle comunicazioni del ministro dei trasporti Bianchi sugli indirizzi del Governo in materia di trasporti**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito delle comunicazioni del ministro dei trasporti Bianchi sugli indirizzi del Governo in materia di trasporti, sospese nella seduta del 17 ottobre.

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 che si è gentilmente reso disponibile a concludere la sua replica oggi. Purtroppo è noto che nella giornata di giovedì, terminata la seduta antimeridiana dell'Aula, la presenza dei colleghi in Senato è minore; di questo mi rammarico, perché molti colleghi hanno avanzato delle domande e non potranno ascoltare direttamente la risposta .

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Il Ministro può rispondere a beneficio dei parlamentari presenti.

MARTINAT (*AN*). Comunque le sue dichiarazioni resteranno agli atti.

PRESIDENTE. Cedo dunque la parola al Ministro che si era riservato di rispondere nel merito ai diversi quesiti avanzati.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Signora Presidente, ho cercato di riassumere le varie questioni sollevate all'interno di alcune «voci guida», dato che diversi interventi hanno ribadito le medesime osservazioni.

Debbo però fare una breve premessa: considero il rapporto instauratosi con le Commissioni competenti del Senato e della Camera dei deputati non solo rispondente ad un dovere istituzionale (in base al quale la Commissione può chiedere e il Ministro deve rispondere) ma anche uno strumento e una sede di lavoro. È importante infatti considerare se ciò di cui discutiamo in questa sede trovi o meno dei riscontri, consentendoci

aggiustamenti anche nell'attuale fase di assestamento della manovra finanziaria.

Una seconda considerazione: mi pare che alcuni senatori nella scorsa seduta si siano lamentati per l'eccessivo tecnicismo della mia illustrazione. Ho infatti illustrato i singoli stanziamenti, ma forse secondo loro, sarebbe mancata una visione complessiva o una filosofia generale dell'agire. Vorrei però rispondere che l'impostazione che abbiamo inteso dare alla politica del Ministero dei trasporti è stata già esposta quando discutemmo a proposito delle linee programmatiche e ribadire che quanto abbiamo proposto all'interno della manovra finanziaria – e quanto mi pare si stia ottenendo, perlomeno in gran parte – è coerente con quelle linee programmatiche.

Forse troppo pedissequamente ho fatto riferimento ad alcuni articoli del disegno di legge finanziaria, così come è stato varato dal Consiglio dei ministri, ma ho agito così per testimoniare che una volta approvata la finanziaria, per quella parte non rientrante nel decreto-legge collegato, disporremo di strumenti per operare in coerenza con le linee programmatiche che intendiamo attuare. Esse si possono riassumere in un'impostazione generale tesa a ridare slancio alla politica del trasporto, messa in ombra negli anni passati da una più accentuata politica delle infrastrutture. Si è infatti badato di più a realizzare opere, cosa peraltro essenziale, che non a delineare strategie sulla mobilità e sui modi di trasporto con cui sostenerla.

Ricordo che le quattro linee su cui intendiamo muoverci sono: la programmazione del sistema dei trasporti e della mobilità; la sicurezza; il trasporto locale; lo sviluppo della portualità e delle autostrade del mare. Per quanto riguarda la programmazione, l'intento – che per la verità da tempo non è più solo un intento – è di aggiornare il Piano generale dei trasporti e della logistica approvato nel 2001 e il Piano della logistica approvato nel 2005, attraverso una revisione critica di quanto accaduto nel frattempo, essendo ormai trascorsi cinque anni. Ciò attraverso la presa d'atto delle nuove linee regolatrici, espresse in sede europea con l'aggiornamento del Libro bianco sui trasporti. Ribadisco l'impegno del nostro Ministero a presentare entro il mese di dicembre di quest'anno le linee guida del Piano generale della mobilità. Ciò significa che quando le linee guida saranno predisposte chiederemo di essere ascoltati nelle Commissioni competenti del Senato e della Camera dei deputati per esporle per discuterne e per cercare di arrivare ad una condivisione di queste linee, che costituiranno il punto di partenza dal quale muovere per elaborare in senso più strettamente tecnico il piano stesso.

Il secondo fronte su cui intendiamo operare è quello della sicurezza: si tratta di un fronte essenziale e purtroppo ne abbiamo avuto dimostrazione due giorni fa. Anzi, approfitto per informare i senatori che ieri mattina ho firmato il decreto d'insediamento della commissione d'inchiesta sull'incidente nella metropolitana di Roma. Questa commissione avrà 60 giorni di tempo per presentare le sue conclusioni; speravo si potesse stabilire un tempo più breve, ma in realtà siamo condizionati dal fatto che

stimiamo in circa 20-30 giorni il tempo che occorrerà perché la magistratura «liberi» le cosiddette scatole nere installate a bordo delle vetture e che per ora sono sotto sequestro. È evidente che esse costituiscono un elemento essenziale per qualunque valutazione dei fatti.

Riguardo alla questione della sicurezza di cui avevo parlato nella scorsa seduta riferendomi ai vari fronti – stradale, ferroviario, marittimo e aereo – sono state svolte dai componenti della Commissione alcune osservazioni a cui cercherò di rispondere sinteticamente. Per quanto riguarda la sicurezza stradale sono assolutamente d'accordo sul fatto che occorra mostrare una particolare attenzione agli strumenti che abbiamo già, come il codice di circolazione e, in particolare, il piano della sicurezza stradale inserito nella legge n. 144 del 1999: applicando tali strumenti in maniera più stringente potremo fare in modo che i livelli di sicurezza aumentino. L'aggiornamento del piano di sicurezza stradale, a cui sono destinate delle risorse, sarà il punto di partenza di questo lavoro. Il secondo punto, da affiancare al primo, è quello relativo alla prevenzione, intesa come informazione all'utenza, formazione – questo concetto è stato espresso da alcuni senatori nella scorsa seduta – e dunque educazione al rispetto del codice della strada. Tale educazione va probabilmente compiuta già all'interno delle scuole: a questo proposito abbiamo avviato un'intesa con il Ministero della pubblica istruzione per predisporre programmi scolastici che vadano in questa direzione.

Per quanto concerne i controlli, dobbiamo cercare un accordo con il Ministero dell'interno: abbiamo aperto un tavolo di discussione ed è nostro convincimento che il controllo effettuato in maniera tradizionale, attraverso una pattuglia che presidia la strada, sia veramente essenziale. Si è diffusa in un certo momento l'idea che il controllo elettronico potesse sostituire *in toto* quello fisico operato dalla pattuglia ma così non è. Occorre infatti creare un effetto di deterrenza, cosa che il pannello elettronico non riesce a fare, perché dopo un certo periodo di tempo esso viene «metabolizzato» attraverso l'accettazione della quota di rischio.

Ciò ricorda quanto sta avvenendo per la patente a punti, sulla cui normativa occorre riflettere per ritoccarla in qualche aspetto, affinché la curva positiva del suo andamento registrata negli ultimi tre anni, e che recentemente si è un po' appiattita, possa riprendere a crescere. E questo senza considerare alcuni aspetti singolari del provvedimento che abbiamo riscontrato e che bisogna eliminare: ad esempio mi sono accorto solo ora (forse per mia ignoranza ma di certo con grande meraviglia) che chi compie un'inversione di marcia sull'Autostrada e si mette a procedere contromano sulla corsia opposta viene sanzionato solo con la sottrazione di dieci punti della patente. A mio avviso per un'infrazione del genere si dovrebbe sospendere la patente per almeno 30 anni. Andrebbe dunque compiuto qualche ritocco di natura tecnica, ma soprattutto bisogna dare nuovo slancio a tale normativa.

Occorre inoltre introdurre delle tecnologie innovative: ad esempio uno dei sistemi basato sul controllo elettronico e sull'uso degli strumenti informatici è quello dei pannelli a informazione variabile. Oggi, però, tali

pannelli non possono essere usati per comminare sanzioni. Prendiamo il caso di un cartello che a una certa ora impone di andare ad una velocità massima di 60 chilometri orari e dopo un'ora impone un limite di 50 chilometri: l'informazione di quel cartello non può essere utilizzata da una pattuglia per sanzionare i contravventori perché ciò è previsto solo per i cartelli fissi. Allora bisogna introdurre alcune innovazioni, anche perché è necessario considerare, e ne abbiamo tenuto conto, che la segnaletica lascia un po' a desiderare nel nostro Paese.

PRESIDENTE. Signor Ministro, lei ha intenzione di presentare una proposta organica di revisione del nuovo codice della strada? Glielo chiedo perché sono stati presentati, da parte di diverse forze politiche, numerosi disegni di legge sull'argomento; quindi, dopo l'esame della manovra finanziaria, dovremo decidere se cominciare a discutere in maniera autonoma quei provvedimenti oppure attendere la predisposizione da parte del Governo di un provvedimento generale di revisione del codice della strada. È importante saperlo per coordinare meglio il nostro lavoro.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Mi sembra il minimo che possiamo fare. Il confronto in Commissione sarà utile anche in questo caso, mi auguro.

PRESIDENTE. Quindi lei ha questa intenzione?

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Sì: è necessario rivedere il codice soprattutto nella parte relativa al piano di sicurezza stradale.

Per quanto riguarda la sicurezza ferroviaria, non mi sembra che fossero state avanzate molte osservazioni, salvo il fatto che, come avevo io stesso sottolineato, l'entità delle risorse messe a disposizione è assolutamente irrisoria: 30 milioni di euro in un triennio. Non dobbiamo dimenticare però che questo riguarda le ferrovie in concessione che fanno capo al Ministero dei trasporti, e non la rete FS: per quest'ultima esiste il programma delle FS, a proposito del quale sono state presentate lamentele in ordine a un sottofinanziamento in questa fase, e non v'è dubbio che sia così.

Infine, per quanto riguarda la sicurezza aerea, abbiamo focalizzato l'attenzione in particolare sull'efficacia dell'ENAC, l'ente nazionale per l'aviazione civile, per il quale abbiamo ottenuto lo sblocco delle assunzioni. Erano emerse preoccupazioni in ordine alle difficoltà che l'ente potrebbe registrare a seguito dell'applicazione della norma contenuta nel disegno di legge finanziaria sulla riforma dei consigli d'amministrazione degli enti pubblici non economici. Infatti tra quegli enti è ricompreso anche l'ENAC. Pertanto, abbiamo predisposto un emendamento, del quale ho discusso anche ieri con il presidente Riggio, che prevede l'esenzione dell'ENAC da quell'elenco di enti e contemporaneamente dà mandato al Governo di presentare entro 60 giorni una proposta di revisione delle compe-

tenze e dei rapporti dell'ENAC, da una parte, con i soggetti da essa controllati e, dall'altra, con il Ministro.

Alcuni senatori avevano paventato il rischio che questo determinasse una situazione di vuoto, ma non si tratta di un rischio reale: infatti, in ogni caso, se anche non fosse emendata, la norma entrerebbe in vigore al momento dell'approvazione definitiva della manovra finanziaria e quindi a gennaio. Da quel momento in poi il consiglio d'amministrazione dell'ente stesso avrebbe 60 giorni di tempo per formulare una proposta. Pertanto, stiamo comunque parlando di una situazione che si potrebbe verificare a marzo dell'anno prossimo se non fosse accolto (come invece speriamo che sia) l'emendamento che esclude l'ENAC da quell'elenco di enti. Tra l'altro, lo sblocco che abbiamo previsto in finanziaria comporterà l'assunzione di circa un centinaio di nuovi tecnici, prevalentemente ingegneri addetti alla sicurezza e ai controlli.

È stato anche posto il problema dell'Agenzia per la sicurezza dei trasporti. Noi avevamo predisposto un articolo che proponeva la costituzione dell'agenzia dei trasporti, al cui interno era ricompresa la parte relativa alla sicurezza. Siccome erano state presentate contemporaneamente proposte per l'istituzione di numerose altre agenzie, è stato chiesto di ritirare tutti quei provvedimenti per portare avanti un discorso unitario in un momento successivo. In realtà noi abbiamo predisposto nuovamente la richiesta di costituzione dell'Agenzia per la sicurezza dei trasporti e l'abbiamo nuovamente inoltrata al Ministero dell'economia, insistendo che venisse esaminata in questa fase e sottolineando un particolare che precedentemente non avevamo segnalato: la costituzione dell'Agenzia per la sicurezza ferroviaria è stata richiesta in maniera perentoria dalla Comunità europea e noi siamo già in difetto rispetto a tale richiesta. In particolare, mi è stato riferito che per tradizione alle riunioni sulla sicurezza a Bruxelles venivano mandati funzionari o dirigenti delle ferrovie ma oggi questi non vengono più accettati perché il cuore del problema è che le ferrovie sono contemporaneamente controllori e controllate. Spero che aggiungendo questa argomentazione si riesca a sbloccare la situazione dell'agenzia dei trasporti con la connessa agenzia per la sicurezza stradale.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, ribadisco che si tratta di uno dei punti sui quali si è principalmente concentrata la nostra attenzione, anche in relazione al problema, cui accennavo nella scorsa seduta, relativo alla mobilità dei pendolari. Noi riteniamo che si tratti di un problema che deve essere affrontato perché è di natura sociale dato che riguarda un'enorme quantità di persone: sono quasi 20 milioni gli interessati dal pendolarismo quotidiano per i luoghi di lavoro, la maggior parte dei quali si serve delle ferrovie, sia locali, sia nazionali, sia su tratte locali. Di fatto, credo che oggi questo servizio sia uno di quelli per cui si raggiungono i maggiori livelli di insoddisfazione espressi dall'utenza. Sottolineo poi le condizioni di estremo disagio di questi convogli nei quali si viaggia in condizioni per cui usare il termine *comfort* è quasi eccessivo: spesso si tratta addirittura di difficili condizioni igieniche. Allora l'acquisto di materiale rotabile nuovo, per cui esiste un finanziamento di 300 mi-

lioni in tre anni sotto forma di contributo massimo al 75 per cento ( quindi è una cifra che si moltiplica), è uno degli elementi fondamentali della politica di attenzione per i pendolari. Il fondo di cui vi ho parlato, pari a 300 milioni di euro in tre anni, cioè 100 milioni per anno, viene ripartito con un decreto del Ministero dei trasporti tra le Regioni interessate. A questo fondo si affianca, sempre per la medesima finalità, cioè acquisto di materiale rotabile nuovo, un importo di circa 400 milioni di euro contenuto nella parte della manovra finanziaria relativa alle Ferrovie dello Stato, in particolare a Trenitalia.

PRESIDENTE. Quindi questo fondo di 300 milioni in tre anni non è destinato al materiale rotabile della rete FS.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. No, perché per le Ferrovie dello Stato è previsto un particolare stanziamento di 400 milioni.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Non sono per le FS ma per vagoni ferroviari del trasporto regionale che transitano sulla rete FS. Quindi non li compra FS.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. No, li comprano gli Enti locali, più esattamente le Regioni.

MARTINAT (*AN*). Sono per il trasporto sulle ferrovie concesse.

MAZZARELLO (*Ulivo*). No. Sono destinati al trasporto regionale normale, cioè al trasporto ferroviario in capo alle Regioni.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. È proprio così: i fondi sono destinati alle Regioni per l'acquisto di materiale rotabile, dunque non sono destinati alle ferrovie concesse perché altrimenti si verificherebbe un fenomeno di diretta dipendenza.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Le Regioni acquistano già ora mezzi ferroviari che danno poi alle ferrovie che gestiscono il trasporto regionale ferroviario.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Leggo l'articolo 143 del disegno di legge finanziaria per fugare ogni dubbio: «Al fine di realizzare una migliore correlazione tra sviluppo economico, assetto territoriale e organizzazione dei trasporti e favorire il riequilibrio modale degli spostamenti quotidiani in favore del trasporto pubblico locale attraverso il miglioramento dei servizi offerti, è istituito presso il Ministero dei trasporti un fondo per investimenti destinati all'acquisto di veicoli adibiti a tali servizi. Tale fondo, per il quale è stata autorizzata la spesa di cento milioni di euro per ciascuno degli anni 2007-2008-2009 è destinato a contributi nella misura massima del 75 per cento: per l'acquisto di veicoli ferroviari (..); per



l'acquisto di veicoli destinati a servizi su linee metropolitane, tranviarie e filotranviarie; per l'acquisto di autobus a minore impatto ambientale (...). Il Ministero dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni, le Regioni a statuto speciale e le Province autonome, procede con proprio decreto ad un piano di riparto tra le Regioni e Province autonome (...). Quindi i fondi vengono affidati agli Enti locali per l'acquisto di questi materiali, non alle ferrovie concesse.

PRESIDENTE. Però, ad esempio, non possono assegnare questi fondi a Trenitalia per il trasporto regionale?

MAZZARELLO (*Ulivo*). Certo che sì e in effetti succede già: oggi molte Regioni comprano i treni e poi li danno in gestione a Trenitalia.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Io credo che non sia possibile perché le FS non possono avere materiale rotabile acquistato dalle amministrazioni pubbliche.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Ma lo acquistano proprio le amministrazioni pubbliche.

PRESIDENTE. In genere le Regioni danno un contributo ma non comprano fisicamente i treni per poi regalarli.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. In alcuni casi, non sempre, le Regioni lo fanno anche per conto loro. Il comma 3 dell'articolo 143 del disegno di legge finanziaria, con l'intento di proporre un indirizzo, prevede che: «Al fine di razionalizzare la spesa e conseguire economie di scala, relativamente all'acquisto di veicoli stradali e ferroviari di cui al primo comma del presente articolo, le Regioni, le Regioni a statuto speciale e le Province autonome si coordinano attraverso centri di acquisto comuni per modalità di trasporto, anche con il supporto del Ministero dei trasporti». In altre parole se le suddette autonomie locali intendono compiere acquisti unici per spuntare prezzi migliori, possono farlo centralizzando l'operazione. L'utilizzo reale del convoglio acquistato verrà successivamente stabilito.

PRESIDENTE. Le ferrovie in realtà dovrebbero avere altri contributi per l'ammodernamento del materiale rotabile.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. In questo momento hanno 400 milioni sul fondo Trenitalia per l'acquisto di materiale rotabile nuovo.

Ho accennato al discorso dei traghetti. Tutti voi conoscete l'attuale situazione, per discutere la quale ritornerò presto in questa sede: infatti già nella settimana prossima sarà istituito il tavolo di confronto sulla Tirrenia. In realtà si confrontano due diverse scuole di pensiero: la prima sostiene che la scadenza del dicembre 2008, stabilita dall'Unione europea,

sia perentoria e che pertanto sia necessario concludere in due anni; la seconda insiste, con una richiesta pressante da parte di alcune organizzazioni sindacali, affinché si chiedo una proroga di quattro anni della convenzione Tirrenia. In questo momento non mi voglio esprimere perché vorrei ascoltare l'opinione prevalente. Certo, di prorogare per quattro anni non mi pare una soluzione, dato che si tratta di un tempo molto lungo. Capisco che si richiedo di disporre di un po' più di tempo ma già mancano due anni alla scadenza; quindi possiamo pensare di aggiungerne altri due, arrivando a quattro anni, che a mio avviso dovrebbero rappresentare un lasso di tempo sufficiente per ragionare. L'importante è che non si tratti di un modo per eludere il problema e chiedere un nuovo rinvio una volta che si è giunti al 2010. Dobbiamo definire come intervenire in prospettiva sulla compagnia Tirrenia, altrimenti potremmo ritrovarci in una situazione simile a quella dell'Alitalia. Questo è il profilo della vicenda.

Esiste poi la questione del rifinanziamento del contratto del trasporto pubblico locale per il quale in realtà c'è un braccio di ferro, nel senso che la somma che occorre per il rinnovo del biennio contrattuale già scaduto è 120 milioni, mentre il disegno di legge finanziaria prevede, con un articolo di incerta interpretazione, uno stanziamento di 60 milioni. A tal fine è stato presentato un emendamento per chiarire che almeno quei 60 milioni siano sicuramente destinati al contratto, anche se in realtà secondo gli addetti non basterebbero.

Per quanto riguarda il settore dell'autotrasporto, che è stato oggetto di più interventi, posso confermare – ma questi erano i numeri – che ad esso sono stati destinati 520 milioni di euro per il 2007, cui si aggiungono i 120 milioni del 2006 non ancora assegnati; il totale rappresenta una cifra considerevolissima. Su tali aspetti, l'altro ieri si è tenuto un incontro con il settore dell'autotrasporto e ne abbiamo in programma un altro per domani, per discutere di due questioni: in primo luogo i rappresentanti del settore intendono comprendere con sicurezza se la somma di 120 milioni sarà immediatamente disponibile e quindi se sarà inserita non nel disegno di legge finanziaria, ma nel decreto-legge collegato, in modo da avere appunto una disponibilità immediata. Allo stato attuale lo stanziamento figura nel decreto-legge. L'altra questione concerne la prospettiva di utilizzo di queste risorse che sono di un certa consistenza. Vorrei sottolineare che convengo con le osservazione che erano state fatte, ossia che si deve perseguire l'obiettivo di spostare quote del trasporto merci dal trasporto su ruota a mezzi alternativi, quali quello su rotaia o per mare. Un altro obiettivo fondamentale è la riorganizzazione della struttura aziendale, cioè la formazione di consorzi. Esiste, infatti, un rapporto di distanza di circa uno a dieci con le aziende degli altri Paesi europei.

Voglio augurarmi, dunque, che le varie organizzazioni dell'autotrasporto, nell'incontro che avremo domani, siano disposte ad avviare un ragionamento sull'investimento dei 520 milioni – che non possono dissolversi in una semplice distribuzione di un tanto a testa – per la realizzazione di queste forme di riorganizzazione aziendale. È chiaro che anche l'intermodalità, che è uno dei punti dibattuti, può essere favorita. Sottoli-

neo che avevamo presentato questo articolo del disegno di legge finanziaria intitolandolo «Sostegno all'autotrasporto e al potenziamento dell'intermodalità», ma nell'ultima titolazione dell'articolo 117 si legge solo «Autotrasporto». La *ratio* che seguiamo ci vede impegnati nel reinserimento nella norma sul potenziamento dell'intermodalità, anche a prescindere dal titolo.

Gli interventi sul trasporto rapido di massa riguardano in realtà l'efficienza e la sicurezza delle metropolitane urbane, anche se in questo momento può apparire come un rivoltare il coltello nella piaga. Il finanziamento previsto è, comunque, di entità molto modesta: 10 milioni per tre anni servono molto poco. Si è aperta una discussione per capire se era possibile destinare una somma più consistente (con uno zero in più, per così dire) a questo settore. Se dovessimo infatti sommare le richieste che vengono dalle varie Regioni e dai Comuni in materia di trasporto urbano avremmo bisogno di cifre colossali e 10 milioni in confronto sembrano poco più di un richiamo di memoria. Spero che si riesca con un emendamento ad aumentare gli stanziamenti.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Si tratta di limiti d'impegno o di stanziamenti in assoluto?

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Anche in questo caso leggo il testo dell'articolo 140 del disegno di legge finanziaria, così le rispondo con esattezza. Comunque non credo che siano limiti di impegno, altrimenti sarebbe stato diverso.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Allora è proprio uno stanziamento limitato.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. « I fondi di cui alla legge 26 febbraio 1992, n. 211, destinati al cofinanziamento delle opere di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, possono essere utilizzati per il finanziamento parziale dell'opera intera, con le stesse modalità contabili e di rendicontazione previste per i fondi stanziati ai sensi della suddetta legge n. 443 del 2001. Per il completamento degli interventi infrastrutturali di cui al presente comma è autorizzato un contributo di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009.». La spartizione di 10 milioni mi sembra un'operazione inutile; si tratta per il momento di un richiamo di posta, cui dobbiamo cambiare la fisionomia.

Su questo non mi pare che fossero state fatte osservazioni. Lo sottolineo ancora solo per memoria: c'è un fondo di 90 milioni in tre anni per contributi a imprese nel settore navalmeccanico per l'innovazione tecnologica dell'industria cantieristica. Si tratta di una forma di contributo, in seguito con un decreto del Ministero si stabiliranno le forme di accesso con un'agevolazione massima della misura del 20 per cento del progetto.

Della questione dello sviluppo dei porti abbiamo parlato, così come abbiamo discusso dell'autonomia portuale. Mi pare anche di aver accennato al fondo perequativo di 300 milioni nei tre anni da ripartire tra le

autorità portuali che ne facessero domanda per lo sviluppo dei loro progetti.

C'era poi la questione – apparsa un po' controversa – dei cosiddetti HUB nazionali. Proporrò, tra l'altro, di cancellare questo termine perché ci sta creando solo difficoltà. Anche quando si parla di aeroporti, ci sono stazioni HUB e altre che non lo sono. Semplificando, parleremo semplicemente di porti del nostro Paese: alcuni svolgono una funzione cosiddetta di *transshipment*, nel senso che la nave giunge in porto, scarica la merce e risalpa; altri invece hanno un ruolo polifunzionale e però costituiscono un riferimento in campo nazionale. Non vorrei quindi che si creasse una questione nominalistica sull'opportunità di chiamarli HUB o meno. Vorrei sottolineare che la norma non stanziava quei fondi per gli HUB del *transshipment* e ne destina il 50 per cento a Gioia Tauro; li stanziava per i grandi porti nazionali, aggiungendo che con un decreto del Ministero dei trasporti verrà fatta l'individuazione degli HUB portuali di tutto il Paese. Non sfugge che porti come Taranto, Gioia Tauro e Cagliari rientreranno nella fascia dei porti importanti del *transshipment*, ma altri porti come Trieste, Livorno, Genova rientreranno tra gli HUB nazionali di tipo polifunzionale. La norma è aperta. Peraltro, al contrario di quello che può sembrare, l'articolo 137 è modestamente finanziato perché i 100 milioni – forse in questo non ero stato chiaro – sono unicamente per il 2008; si tratta cioè di una sorta di una *tantum* fra due anni. Per il momento, quindi, non ci stiamo litigando i soldi; dobbiamo solo costituire un quadro generale del sistema portuale italiano, dove ognuno collochi al meglio le sue potenzialità.

Vi erano state diverse osservazioni relative a Ferrovie dello Stato e ad Alitalia. Ferrovie dello Stato ha una sua voce di bilancio in finanziaria; rispetto a tale voce, in cui si parla sia di alta velocità/alta capacità, sia della rete convenzionale, Ferrovie dello Stato ha presentato un documento alla Presidenza del Consiglio, al Ministro dei trasporti e al Ministro delle infrastrutture, lamentando un sottofinanziamento. In particolare, si lamenta un sottofinanziamento per quanto riguarda il sistema alta velocità/alta capacità perché si prevede un'assegnazione di fondi per il 2008 e il 2009, ma non si prevede neanche un euro per il 2007. Si lamenta inoltre un sottofinanziamento per la rete convenzionale di circa 1 miliardo di euro; si lamenta il sottodimensionamento dell'aumento di capitale di Trenitalia, anche perché i 400 milioni assegnati – come ho accennato prima – sono finalizzati all'acquisto di materiale rotabile e quindi non sono utilizzabili per le spese di esercizio. In relazione a ciò, le Ferrovie sostengono che, in assenza di ulteriori risorse, dovrebbero tagliare una serie di servizi. Si lamentano infine – e direi soprattutto, perché sembra la voce più scontata – i mancati corrispettivi, che risalgono a parecchi anni addietro, per un totale di 1,7 miliardi di euro. Su queste quattro voci (alta velocità, rete convenzionale, ricapitalizzazione di Trenitalia e corrispettivi) abbiamo aperto un tavolo di discussione con il presidente Cipolletta e con l'amministratore delegato Moretti – con i quali domani avremo un altro incontro – per vedere di ridurre al massimo la loro richiesta (non ci sono ampi mar-

gini) e per arrivare a presentare una richiesta finale di emendamento al disegno di legge finanziaria che consenta una maggiore possibilità di realizzare i loro programmi.

Avanzo una mia stima personale, quindi consideratela per quello che può valere; poi Ferrovie dello Stato deciderà nella sua autonomia. Non dimentichiamo che si tratta di una società per azioni che, sebbene posseduta al 100 per cento dallo Stato, decide autonomamente e ci comunica le decisioni assunte. Il nostro rapporto con loro è basato su due contratti di programma, uno con Rete ferroviaria italiana e l'altro con Trenitalia, gestiti rispettivamente dal Ministero delle infrastrutture e dal Ministero dei trasporti e sui quali abbiamo diritto di controllo. Ma l'autonomia societaria è totale, tant'è vero che le voci della manovra finanziaria che riguardano Ferrovie dello Stato sono state richieste autonomamente dalla società stessa, anche se erano state discusse con noi. Comunque, la mia stima è che con 2 miliardi si dovrebbe poter risolvere il problema complessivo di Ferrovie dello Stato anche per il 2007.

Per quanto riguarda Alitalia, non vorrei entrare – l'ho detto anche ieri rispondendo in sede di *question time* alla Camera – nella polemica fra Fiumicino e Malpensa, perché è dello stesso stampo di quella sugli HUB, di cui parlavo prima. Il problema esiste ed è reso evidente dal fatto che, con un volume di traffico come quello del nostro Paese, ben inferiore a quello di altri Paesi nostri vicini, che se ne permettono uno solo, non si capisce perché l'Italia debba avere due aeroporti centrali.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Perché l'Italia è lunga ed è difficile portare i milanesi a Roma!

MARTINAT (*AN*). Oppure perchè non c'è l'alta velocità.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Credo che aprire un discorso così complicato, come quello della revisione del sistema aeroportuale e del trasporto aereo in Italia – al cui interno c'è il problema, ancora più complicato, di Alitalia – cominciando a discutere su quale debba essere l'HUB, ci blocchi sin dall'inizio e non ci consenta di andare avanti; lo considererei uno degli elementi in gioco da discutere.

Mercoledì della prossima settimana debbo incontrarmi con il presidente Formigoni e, forse, con il sindaco Moratti; subito dopo avremo un incontro con il presidente Marrazzo e con il sindaco Veltroni. Ovviamente sappiamo quali sono le loro argomentazioni e ne discuteremo ma la soluzione va trovata cercando di non partire dal presupposto «o è mio o è tuo», perché altrimenti non arriviamo da nessuna parte. Ricordo, peraltro, che la scelta di Malpensa come secondo HUB nazionale non è avvenuta per caso: è stata compiuta, se non ricordo male, intorno al 1986, in un momento in cui non erano ancora stati varati i decreti di liberalizzazione europei ed in cui, sostanzialmente, Roma assorbiva tutto il traffico e Malpensa era uno scalo secondario che si decise di valorizzare. Adesso il quadro normativo è assolutamente diverso ed è scoppiata la rivoluzione delle

compagnie *low cost*; insomma vi è necessità di una revisione complessiva. Peraltro la scelta di Malpensa è stata già fatta, non stiamo ancora decidendo se farla o meno; sta lì, con tutti i costi che ha avuto ed anche con la sua capacità operativa.

Ci sono fattori a favore di una soluzione e fattori a favore di un'altra. È evidente che, ad esempio, lo scalo di Roma Fiumicino è molto più protetto dalla concorrenza di quelli tedeschi o austriaci, in quanto non ha alternative; è molto più difficile che venga sottoposto alla concorrenza cui è sottoposto l'aeroporto di Malpensa. Credo che ci dovremo muovere assennatamente e con ragionevolezza, per cercare di valorizzare al massimo questi due scali. Aggiungo che in realtà il problema non riguarda solo due scali. Da una parte infatti c'è Linate, che svolge già un ruolo importante (anche concorrenziale a Malpensa), e dall'altra c'è Ciampino, che ha avuto un *boom* enorme, dopo essere stato un aeroporto dimenticato per molto tempo, e che oggi ha il problema di trovarsi dentro un contesto urbano in cui la protesta sta montando progressivamente; anche in quest'ultimo caso si dovrà capire cosa fare.

Sempre per quanto riguarda Alitalia, c'è un gruppo di lavoro, già operativo da una quindicina di giorni, che ha elaborato una traccia di quanto dovrà essere fatto per impostare un piano del trasporto aereo nazionale e dell'Alitalia al suo interno. Tale gruppo ha predisposto un calendario di incontri, che saranno avviati dall'inizio della prossima settimana, con tutti gli operatori interessati alla questione (vettori, aeroporti, enti di controllo, imprenditori, sindacati, istituzioni).

Stiamo aspettando comunque l'esito delle decisioni che prenderà Alitalia, di cui oggi pomeriggio è previsto un consiglio di amministrazione. È chiaro che quanto verrà deciso in quella sede non sarà indifferente per il lavoro che stiamo facendo. Potrebbero condividere l'idea di far confluire il loro piano aziendale in questo discorso generale, e allora vi sarà un modo di procedere; se, invece, non lo condivideranno, non so dire cosa succederà. Di fatto, riteniamo che nei prossimi tre mesi (tanti sono stati chiesti; contiamo che per la fine di novembre questo calendario di incontri si esaurisca, avendo sentito tutti gli *stakeholders* del trasporto aereo nazionale) sarà possibile mettere assieme proposte più concrete sulle quali discutere.

È scoppiata nel Paese – questo è evidente – la sindrome della nazionale di calcio, per cui si credono tutti commissari e ognuno ha una soluzione per Alitalia. Noi, al momento, siamo nelle retrovie, facciamo gli allenatori; vedremo, quando saremo più sicuri, di dire qualcosa nel merito.

PRESIDENTE. Signor Ministro, vorrei chiederle due approfondimenti.

Lei ha parlato dell'autonomia dell'azienda Ferrovie dello Stato S.p.A.; questo è giusto, ma vorrei avanzare la seguente osservazione. Lo Stato è azionista; io credo che, oltre ad aver dato indicazioni in quanto azionista e ad aver cambiato i vertici della società, i Ministeri vigilanti, in particolare il suo, dovrebbero anche fornire un atto di indirizzo in or-

dine alla strategia che le Ferrovie devono adottare nei prossimi mesi. Non è indifferente chiedere uno sforzo per migliorare il trasporto locale o per accelerare altri investimenti. In questi anni, ad esempio, l'unica missione che è stata data alle Ferrovie riguardava il lavoro nei cantieri, anche tagliando risorse al trasporto regionale. È giusto che poi l'autonomia di gestione dell'azienda sia totale e vengano tenuti fuori dall'azienda stessa la politica e i partiti. Sarebbe però opportuno un atto di indirizzo con cui il Governo si rivolga ai nuovi vertici, in riferimento agli anni di gestione che li aspettano anche per poter poi valutare i risultati e gli obiettivi ottenuti.

Una seconda considerazione: ho ricevuto e ho provveduto ad inviare ai Capigruppo e ad altri colleghi il parere del Consiglio di Stato che il ministro Di Pietro ha richiesto a proposito delle nomine delle Autorità portuali: anche il Ministro delle infrastrutture rivendica una piena potestà sul tema delle nomine. Io le chiedo semplicemente, signor Ministro, se su quella vicenda si sia compiuto qualche passo in avanti o se dobbiamo ancora capire come sbloccarla. Visto che anche questa Commissione sarà chiamata ad esprimere un consenso o un dissenso sui nomi formulati, secondo la procedura, vorremo comprendere quali sono in proposito le sue intenzioni.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Signora Presidente, per quanto riguarda l'autonomia di Ferrovie dello Stato S.p.A. e il rapporto con il Ministero dei trasporti, mi riferivo al momento della manovra finanziaria. A proposito del disegno di legge finanziaria l'azienda Ferrovie dello Stato S.p.A. presenta in maniera autonoma una sua proposta: peraltro con i nuovi vertici – con i quali abbiamo avuto fino ad ora un ottimo rapporto – si è già discusso in proposito. Convengo con lei che il passo successivo, da parte nostra, dovrà essere quello di emanare a breve un atto di indirizzo che sarà rivolto più a Trenitalia S.p.A. che a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

A noi interessa che Trenitalia S.p.A. modifichi la politica tenuta negli anni scorsi, assuma un atteggiamento diverso nei confronti del servizio da erogare e non si limiti a fare considerazioni di carattere economicistico sul funzionamento della rete, perché ci sono alcuni versanti in cui questo non può funzionare: ho già fatto l'esempio dei rami secchi che sono divenuti tali per mancanza di acqua. Sicuramente questo atto di indirizzo, superata la fase dell'approvazione della manovra finanziaria, una volta discusso con i vertici aziendali a proposito delle loro intenzioni, verrà emanato.

Per quanto riguarda le Autorità portuali, siamo arrivati a sbloccare la situazione creata dal parere del Consiglio di Stato. Abbiamo convenuto che la nomina delle stesse debba rimanere tra le prerogative del Ministero dei trasporti, che compie l'intero percorso istruttorio sui nomi indicati dalle amministrazioni locali, ne sceglie uno tra questi e lo concerta con il presidente della Regione; se tale concerto avviene, predisporre il decreto, lo firma e il Ministro delle infrastrutture lo controfirma. È chiaro che potrebbe accadere che un giorno il Ministero delle infrastrutture decida di non controfirmarlo. Si verrebbe a creare una situazione simile a quella

che si può verificare anche in altri settori della pubblica amministrazione: a quel punto si potrà ricorrere ad un soggetto sovraordinato. Ciò non dovrebbe avvenire nel caso in esame, perché nella sostanza un accordo c'è già. In termini pratici, per quanto riguarda le tre nomine che a suo tempo avevo proposto per le autorità di Livorno, Bari e Trieste, ho già chiesto al Ministro dei rapporti con il Parlamento di invitare i Presidenti di Senato e Camera a trasmettere subito i nomi alle Commissioni competenti. Dunque non appena avrete espresso il nulla osta firmerò il decreto contenente le tre nomine su cui già siamo d'accordo. Su queste il ministro Di Pietro ha dichiarato già il suo accordo ed è dunque sicura la controfirma del decreto. In seguito ci occuperemo delle Autorità di Civitavecchia e di Taranto e abbiamo già chiesto una terna di nomi per l'autorità di Brindisi, i cui componenti sono in scadenza.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Signora Presidente, vorrei chiedere al Ministro se sia possibile avere – non so se si tratta di un documento riservato – le osservazioni di Ferrovie dello Stato S.p.A. sulle esigenze relative alla manovra finanziaria. Credo ci possa essere utile, anche alla luce del fatto che, se non ricordo male, abbiamo convocato in Commissione l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. Sarebbe dunque importante prendere visione di questo documento.

Un'altra questione: lei signor Ministro ci ha detto che intende verificare se i vertici di Alitalia S.p.A. condivideranno o meno alcune decisioni. Anche se oggi non decideranno il piano relativo ad Alitalia, il percorso è comunque in uno stato piuttosto avanzato. Dunque signor Ministro, quando ha parlato di «condividere», ci ha fatto intendere che esiste un piano del Ministero. Se c'è, possiamo conoscerne almeno le linee generali? Se ciò fosse possibile tutto sarebbe più semplice per noi e anche per l'Alitalia.

Una terza notazione riguarda le Ferrovie dello Stato: voglio semplicemente farle presente un dibattito svoltosi in questa Commissione, che ormai risale a qualche anno fa, relativo all'autonomia delle Ferrovie stesse. Per parlare scherzosamente, signor Ministro: noi sappiamo che non siete in grado nemmeno di usare le matite se le Ferrovie dello Stato non vi passano il temperamatite. Questa non è una cosa buona: siamo in presenza di un fenomeno abbastanza pericoloso di cattura del concedente da parte del concessionario. Peraltro Ferrovie dello Stato S.p.A. non è una società di tipo «classico», che ottiene profitti e li investe come vuole. Le Ferrovie dello Stato, anzi, fanno riscontrare perdite quasi per definizione. Non dispone di un flusso di risorse da destinare dove vuole: le risorse vengono destinate dal Parlamento su indicazione del Governo. Se viene stabilita la costruzione di una certa linea ferroviaria, la responsabilità non è dell'amministratore delegato Moretti, ma è del Ministro, del Governo o del Parlamento. Se invece i treni non viaggiano in orario o causano incidenti, la colpa è del gestore. Questo è il punto di vista che fino ad oggi abbiamo cercato di rendere chiaro: la rete è un interesse pubblico e la natura di questo interesse non può essere stabilita dal consiglio d'ammini-



strazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. Casomai è la gestione della rete che spetta alle Ferrovie, assicurando ad esempio l'informatizzazione, il funzionamento e la presenza dei sistemi di blocco. Le decisioni di fondo – ovvero, tanto per fare qualche esempio, se sviluppare la rete locale o quella ad alta velocità – vanno prese a livello politico e non dal consiglio d'amministrazione di Ferrovie dello Stato S.p.A.

MARTINAT (AN). Signora Presidente, voglio collegarmi alla battuta del senatore Brutti, che però in realtà più che una battuta è una dichiarazione di guerra al partito delle Ferrovie, che è sempre stato trasversale e ha governato in Italia come e quando ha voluto e con qualsiasi Governo.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Con qualsiasi Governo!

MARTINAT (AN). Certo, con qualsiasi Governo, non c'è dubbio. Noi del centro-destra siamo stati cinque anni al Governo, ma credo che il presidente Cimoli ricevesse il ministro Lunardi quando ne aveva voglia: poi a dire la verità non comandava neanche Cimoli, ma preferisco non andare oltre.

Mi limito a due osservazioni. La prima è che in Italia abbiamo un problema mai risolto, parlando di sicurezza: la revisione delle automobili. La sicurezza si ottiene utilizzando l'asfalto drenante o mettendo i segnaolini, ma anche curando gli uomini e soprattutto revisionando le automobili. Uno dei problemi fondamentali che esistono in Italia è che della revisione delle auto una volta si occupava la motorizzazione mentre oggi quasi sempre se ne occupano i privati perché la motorizzazione non è più in grado di farlo. È noto credo a tutti che la revisione dell'auto costa da 50 a 70 euro. Basta portare l'automobile dal meccanico, lasciarla lì, andare a fare un giro, prendere il caffè, tornare indietro e pagare, dato che a quel punto l'automobile è revisionata. Infatti se il revisore dice che ci sono alcuni pezzi da cambiare, si porta semplicemente la macchina da un altro che crea meno problemi. È una questione seria a cui bisogna trovare una soluzione per fare in modo che la revisione sia effettiva. Non saprei suggerire come, obiettivamente, però si tratta di un problema serio perché esistono dei «cadaveri» di automobile che continuano ad andare in giro e che provocano morti.

Oltre a ciò lei ha parlato della patente a punti che nei primi tre anni ha funzionato bene, mentre adesso funziona meno. Però stanno funzionando molto bene le autoscuole. Mi spiego meglio: chi perde punti patente deve andare in un'autoscuola o almeno sicuramente deve pagare un'autoscuola, la quale poi permette a questa persona di sostenere di nuovo l'esame e restituisce 10 o 20 punti. Anche in questo caso sarebbe necessario un serio controllo, perché gli italiani sono un popolo «strano», un popolo che, quando hanno reso obbligatorie le cinture di sicurezza, ha inventato le magliette con le cinture disegnate, che si fabbricavano a Napoli; fatta la legge, trovato l'inganno, come suol dirsi. Chi dispone di soldi (ma in realtà non ne servono neppure tanti) e perde alcuni punti patente

– ma questo vale in caso di patente revocata – si reca in una autoscuola. Anche qui, come per la revisione auto, se l'autoscuola è seria l'automobilista si limita a cambiare fino a trovare quella un pochino meno seria, finge di frequentare, firma, sostiene o fa finta di sostenere un esame: ecco che i punti gli vengono restituiti ed ecco che con 500 euro ci si toglie la paura. Anche questo è un problema e ritirare la patente diventa inutile come procedere alla revisione dell'automobile. Addirittura, il proprietario della scuola guida coglie l'occasione di recuperare il minor numero di ragazzi iscritti alla scuola attraverso l'istituto della patente a punti, che gli invia clienti ombra che non frequentano ma gli permettono di incassare; così tutti vivono felici e contenti.

Mi rendo conto che si tratta di problemi di non semplice soluzione ma sono di sicuro di sua competenza.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Ho capito di avere usato un'espressione infelice sull'autonomia. Non mi sfugge che le Ferrovie dello Stato hanno la piena responsabilità della gestione della rete ma non vi è dubbio sul fatto che la programmazione del servizio viene predisposta prima di entrare nei contratti di programma. Devo dire, se posso esprimere un giudizio più ampio, che in fondo questo passaggio delle Ferrovie dello Stato da ente pubblico a società per azioni è stato un po' un gioco: abbiamo forse operato questa trasformazione perché se la società non recupera è costretta a portare i libri contabili in tribunale? Certamente no: non porta i libri contabili in tribunale perché noi rifondiamo le perdite e quindi poteva rimanere tutto esattamente com'era prima e non sarebbe cambiato niente. Ripeto: sono perfettamente convinto che gli indirizzi della politica infrastrutturale e di servizio vadano dati da chi detiene il 100 per cento del capitale azionario.

Per quanto riguarda Alitalia, ovviamente non abbiamo ancora il piano per il quale abbiamo chiesto qualche mese di tempo. Abbiamo però le linee guida che stanno finendo di maturare e che da questo insieme di incontri che avremo nell'arco di un mese si dovrebbero definire al meglio. Su questo punto chiederei un minimo di riservatezza perché abbiamo visto che cosa succede in Alitalia: «scoppiano» tutti i commissari per cui sarebbe bene tenere le informazioni riservate. Non appena i documenti potranno essere, doverosamente, portati in discussione, questa sarà la prima sede in cui mi presenterò per discuterne.

Per quanto riguarda invece il documento sulle Ferrovie dello Stato, ho bisogno di un po' di tempo per chiedere all'amministratore delegato se debba essere considerato un documento riservato. Peraltro è stato inviato al Presidente del Consiglio, al Ministro delle finanze e al Ministro delle infrastrutture. Se l'amministratore non ha obiezioni, lo invierò al più presto; comunque non credo si tratti di un documento riservato dato che riporta più o meno quello che ho già detto.

Convengo con le questioni sollevate dal senatore Martinat e potrei aggiungere una cosa: sapete che si è aperto un mercato di vendita dei punti in rete? Se a qualcuno mancano dei punti patente basta aprire Inter-

net per trovare un signore che offre i suoi a 50 euro l'uno. Per esempio, se io sto esaurendo i miei punti e rischio che mi tolgano la patente, un tale qualsiasi potrebbe vendermi una decina di punti suoi, dichiarando di essere stato lui alla guida dell'auto quando è avvenuta l'infrazione (ovviamente nei casi in cui non si è fatto il riscontro personale); quindi io pago i punti e lui me li rende attraverso questa dichiarazione.

Senatore Martinat, lei ha sollevato due punti cruciali ma non so se riusciremo a risolverli. Quello della revisione auto probabilmente è il più delicato, perché effettivamente è diventato quasi scandaloso. Intanto non sarebbe male costringere a rottamare l'autoveicolo che ha raggiunto una certa età. Bisogna aggiungere, però, che noi, come al solito, siamo passati da una situazione in cui ognuno andava in giro come voleva, con automobili di cent'anni, ad una in cui ogni tre mesi si deve fare una revisione e la finzione è determinata anche da questo cambiamento. Speriamo di riuscire ad introdurre una norma per risolvere anche questo problema.

PRESIDENTE. Ringraziamo il Ministro per questo supplemento di intervento e per la sua disponibilità.

Dichiaro concluse le comunicazioni del Governo.

*I lavori terminano alle ore 15,05.*

