



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 23

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

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

*(Le comunicazioni del Ministro sono state svolte anche nella seduta del 13 dicembre 2011)*

352<sup>a</sup> seduta: martedì 17 gennaio 2012

Presidenza del presidente GRILLO

**I N D I C E****Seguito delle comunicazioni del ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti  
Corrado Passera sulle linee programmatiche dei suoi Dicasteri per le parti di competenza**

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 13, 16 e <i>passim</i>
* AMATI (PD) . . . . .	9
* BALDINI (PdL) . . . . .	6
BUTTI (PdL) . . . . .	17
CASTELLI (LNP) . . . . .	16
DONAGGIO (PD) . . . . .	7
FILIPPI Marco (PD) . . . . .	17
GALLO (PdL) . . . . .	4
GRANAIOLA (PD) . . . . .	4
* MATTEOLI (PdL) . . . . .	18, 19
* PASSERA, ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti . . . . .	10, 14, 16
SPADONI URBANI (PdL) . . . . .	9
VIMERCATI (PD) . . . . .	6, 16, 19
* VITA (PD) . . . . .	3

---

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

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

*Interviene il ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti Corrado Passera, accompagnato dal dottor Gerardo Mastrandrea, capo dell'ufficio legislativo del Ministro.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,10.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito delle comunicazioni del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti Corrado Passera sulle linee programmatiche dei suoi Dicasteri per le parti di competenza, sospese nella seduta del 13 dicembre 2011.

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

Ringraziamo il ministro Passera per la sua presenza. I nostri lavori potranno proseguire fino alle 16,30 quando avranno inizio i lavori dell'Assemblea, chiederei quindi ai colleghi di svolgere, se possibile, interventi sintetici, onde consentire al Ministro di rispondere ad integrazione delle risposte già fornite nella scorsa occasione.

VITA (PD). Signor Presidente, pur facendo parte della 7<sup>a</sup> Commissione, dove tra breve dovrò recarmi per relazionare su un provvedimento comunitario, e me ne scuso, mi ero iscritto a parlare per porre due domande molto specifiche al Ministro cui rivolgo il mio saluto.

La prima riguarda la *vexata quaestio* dell'asta delle frequenze digitali, rispetto alla quale si assiste ad esitazioni ed ondeggiamenti quasi quotidiani e che, quindi, vorrei sapere a che punto sia. Segnalo che in alcuni articoli di stampa al riguardo viene persino ipotizzato che uno dei punti del prossimo provvedimento del Governo conterrà l'annullamento del «*beauty contest*» e l'indizione di una vera e propria asta competitiva con dei riscontri economici prevedibilmente significativi.

Al Ministro vorrei, quindi, chiedere se sia imminente una decisione al riguardo e quando avrà luogo.

La seconda questione ha un carattere invece più generale. Nel merito, pur senza voler fare polemiche rispetto a vicende pregresse riguardanti il

precedente Governo, mi interesserebbe conoscere le sorti dell'emittenza locale e specificamente di quella che venne chiamata, in gergo, «comunitaria», cioè quel settore che con il passaggio dall'analogico al digitale non ha possibilità di mercato molto significative. Risulta infatti da più parti, ed è comprovato da testimonianze che vengono da tutta Italia, che nel passaggio dalla tecnica analogica a quella digitale una consistente quota di emittenza locale rischia di essere fondamentalemente travolta e di non riuscire a continuare la propria attività. Segnalo che fra le normative di altri Paesi, vi è ad esempio la legge argentina del 2009, che introduce una riserva di frequenze da dedicare proprio all'emittenza locale. Chiedo, quindi, se sia nelle intenzioni del Governo un provvedimento su questa materia.

GALLO (*PdL*). Penso che il Ministro sarà al corrente della grande campagna di stampa in corso a proposito della soppressione di numerosi collegamenti ferroviari che Trenitalia sta operando in Puglia e dell'attacco frontale portato al settore dei trasporti, che sta arrecando un grave danno al comparto. Al riguardo avevo presentato anche un'interrogazione che auspico possa ricevere risposta, in modo da poter dare il mio contributo al territorio dal quale provengo. Oltre a questo, che è un interesse di natura quasi personale, credo che sia opportuno e pertinente chiedere, anche per conoscenza della Commissione e considerato che proprio per oggi era previsto un incontro con le Regioni meridionali, quale sia l'orientamento del Governo in merito all'utilizzazione immediata delle risorse stanziati dal CIPE con delibera del 3 agosto 2011 – che fa riferimento al Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) – da destinare alle infrastrutture, comprese quelle regionali ed interregionali, alcune delle quali già immediatamente cantierabili. Tale intervento, infatti, produrrebbe ricadute positive sul piano occupazione così come su quello più generale di sviluppo e di sostegno della debole economia del Mezzogiorno.

Su questa materia, oltre a quella del 3 agosto, è stata emanata una delibera in settembre, relativa ad altri 1,2 miliardi di fondi, ed una successiva, che rientra nella gestione del nuovo Governo, relativa ad 8 miliardi di fondi, di cui quattro già impegnati e i restanti in via di definizione. Ricordo peraltro che c'era già un accordo con l'Unione europea, con il commissario europeo per la politica regionale Hahn, con l'ex ministro per gli affari regionali Fitto e con le Regioni del Mezzogiorno per l'utilizzo, sempre nel Mezzogiorno, di questi fondi.

Credo che in un momento di crisi come quello presente, in cui il Governo si pone il problema dello sviluppo e quindi della erogazione di incentivi, sarebbe opportuno sbloccare queste rilevanti risorse stanziati per le opere pubbliche e di impegnarle con una certa immediatezza almeno nei progetti già cantierabili.

GRANAIOLA (*PD*). Signor Ministro, il mio intervento riguarda l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, la cui attività questa Commissione ha seguito attentamente. Il lavoro dell'Agenzia – che la Commis-

sione ha seguito grazie anche allo svolgimento di alcune audizioni, tra cui va ricordata quella che ha riguardato la tragedia di Viareggio – in questi anni si è concentrato, con risultati importanti, sulla tematica del trasporto delle merci pericolose, sulle problematiche relative alla manutenzione dei mezzi e dell'infrastruttura, sulle azioni per contrastare il fenomeno degli incidenti legati alle porte di salita e discesa dei treni, sulla sicurezza nelle gallerie, sull'incidentalità nei passaggi a livello e, da ultimo, sulla sicurezza della circolazione ferroviaria in presenza di cantieri di lavoro. Apprezzabile è il modo in cui l'Agenzia ha individuato e riferito al Parlamento, sia nel corso delle audizioni che con i rapporti annuali, sulle criticità del sistema, oltre che sulle numerose iniziative dell'Agenzia mirate al miglioramento dei livelli di sicurezza o, quanto meno, a contrastare le criticità che si sono manifestate.

Va sottolineato, però, che le azioni indicate dall'Agenzia possono essere efficaci solo se saranno effettivamente attuate dagli operatori ferroviari, cioè da RFI, Trenitalia e dalle altre imprese ferroviarie. Pertanto, è assolutamente necessario che l'azione di controllo dell'Agenzia nei confronti degli operatori prosegua ed anzi sia rafforzata. Ciò tanto più in un contesto in cui, andando verso la liberalizzazione, il numero dei soggetti da controllare aumenterà. Ritengo importante che lo Stato sia dotato di un soggetto indipendente che possa svolgere queste importanti funzioni.

In vista quindi del processo di liberalizzazione annunciato, anche e soprattutto nel settore dei trasporti, la domanda che le rivolgo, signor Ministro, è se sia o meno convinto della necessità che il processo di liberalizzazione non possa e non debba comportare una riduzione dei livelli di sicurezza e che quindi lo Stato si debba attrezzare per garantire adeguate forme di controllo.

Se, come è augurabile, la risposta è sì, allora non si può fare a meno di rilevare che dopo tre anni e mezzo di attività l'Agenzia ancora opera con personale pari alla metà dell'organico previsto, la maggior parte del quale è ancora dipendente dal Gruppo FS.

Recentemente questa Commissione ha dato anche parere favorevole sullo schema di Regolamento per il reclutamento del personale che è finalmente di prossima emanazione e che dovrebbe consentire subito il passaggio del personale da FS all'Agenzia e, successivamente, consentire all'Agenzia stessa di bandire concorsi pubblici per rafforzare il proprio organico.

Abbiamo però notizia che l'atto che definisce le modalità di inquadramento del personale FS dopo il passaggio nell'Agenzia non sia stato ancora approvato; è un atto amministrativo che riguarda la competenza di tre Ministeri (il suo, il MEF e la Funzione pubblica) che però, se non definito, scoraggerà definitivamente il personale a transitare verso l'Agenzia che dall'oggi al domani si troverà ad operare praticamente senza personale. Un'ipotesi, questa, da scongiurare. Per questo le chiedo, signor Ministro, un impegno per un autorevole e tempestivo intervento per risolvere il problema.

VIMERCATI (PD). Signor Presidente, vorrei porre due domande. Abbiamo appreso dalla stampa delle iniziative del Governo a proposito della fusione delle due autorità o agenzie che riguardano i trasporti e le autostrade. Vorremmo capire nel merito quale sia l'intendimento del Governo.

La seconda domanda concerne una questione apparentemente locale, ma che a mio giudizio costituisce un po' la cartina di tornasole del grado di apertura al mercato del Governo in carica. Pensavo che tale apertura fosse massima, soprattutto rispetto a quella del precedente Esecutivo; tuttavia, sto notando che per quanto concerne il traffico aereo ci sono delle titubanze ad arrivare a una vera apertura del mercato. Mi riferisco alla questione che coinvolge la compagnia Singapore Airlines e l'aeroporto di Malpensa sollevata recentemente dal Gruppo della Lega alla Camera. In realtà, già in precedenza io e il mio Gruppo avevamo posto il tema in questa Commissione. Il Ministro in carica era allora il collega Matteoli, il quale rispose alla mia interpellanza sottolineando che non era possibile rilasciare in tal senso un'autorizzazione.

Mi domando se lei intenda mantenere la linea del precedente Esecutivo, oppure se, come credo sia normale per un Governo favorevole al mercato, si voglia aprire anche al mercato del traffico aereo. Segnalo inoltre che la suddetta compagnia farà servizio da Singapore a Francoforte e, in prosecuzione, da Francoforte a New York e pertanto non si comprende la ragione per cui non si possa realizzare lo stesso servizio da Singapore a Milano.

BALDINI (Pdl). Signor Ministro, la ringrazio per l'opportunità offertaci di porre alcune domande. Personalmente, mi soffermerò sulla questione del debito pubblico. Alcune linee emerse dall'attività di questo Governo riguardano: tagli alle spese, soprattutto quelle improduttive; nuove imposte di tipo generalizzato e riforme strutturali, sulle quali abbiamo peraltro espresso un giudizio sostanzialmente positivo. Una delle altre strade da percorrere riguarda la dismissione dei beni che appartengono al patrimonio dello Stato. Mentre sui temi citati abbiamo registrato delle linee, condivisibili o meno, ma comunque evidenti, sulle dismissioni del patrimonio pubblico non sappiamo ancora come il Governo intenda muoversi.

Sono state avanzate alcune soluzioni: mi riferisco, ad esempio, all'alienazione di Banco Posta, una realtà che lei, signor Ministro, conosce perfettamente. Vorremmo pertanto capire se da parte del Governo ci sia l'intendimento di procedere alla suddetta cessione, considerato che le entrate derivanti da tale operazione sarebbero significative e contribuirebbero in maniera rilevante ad abbattere il debito pubblico.

Anche Ferrovie dello Stato dispone di proprietà immobiliari di rilevante interesse economico. Recentemente, attraverso la pubblicazione su Internet di Fair servizi, mi sono però reso conto di un'operazione di dismissioni immobiliari assolutamente in perdita. Infatti, i beni immobili vengono venduti nella condizione in cui si trovano, senza cioè che si proceda: ad una preventiva valorizzazione dei beni; ad un aumento, attraverso

leggi *ad hoc* delle superfici e delle volumetrie esistenti; ad una delocalizzazione di tali beni che, nella situazione attuale, hanno un minore valore rispetto a beni delocalizzati. Si realizzano pertanto dismissioni di beni che potenzialmente avrebbero valori enormi se estesi su tutto il territorio nazionale, ma che diventano invece quella che definirei una svendita, con ricadute assolutamente negative per gli interessi generali dello Stato.

Peraltro, non abbiamo ancora compreso quale sia la strategia del Governo in relazione alla dismissione di alcuni rami o aziende non strategiche appartenenti ad enti importanti (Ferrovie dello Stato, Poste italiane, RAI), che però potrebbero essere appetibili sul mercato e generare, in caso di dismissione, risorse tali da offrire un forte contributo per l'abbattimento del debito pubblico.

Circa le aree demaniali, abbiamo sottolineato più volte l'esigenza di rivedere tutta la dividende demaniale rispetto al patrimonio indisponibile dello Stato. Nonostante anche in passato si siano cercate delle soluzioni dirette a dismettere aree non più strategiche sotto il profilo della demanialità, ancora non sono state fornite indicazioni in proposito. Personalmente, penso che non sia più il caso di percorrere la strada della costituzione di nuove società per la cartolarizzazione e l'individuazione di beni da dismettere che, come abbiamo potuto riscontrare in passato, hanno dato risultati molto negativi ed insoddisfacenti sul piano delle entrate, su quello operativo ed anche in termini di efficienza.

È necessario pertanto ideare forme molto più rapide e snelle, ma sempre attraverso una preventiva valorizzazione dei beni da realizzare tramite leggi *ad hoc* da parte del Parlamento, d'intesa con le Regioni, le Province ed i Comuni interessati, considerato che tale meccanismo consentirebbe di reperire fonti di finanziamento per opere di interesse degli enti locali. Si tratta di passare da una fase puramente enunciativa ad una di iniziativa concreta che possa produrre conseguenze positive sul piano delle entrate.

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, ringrazio il Ministro per la sua disponibilità a proseguire il confronto iniziato lo scorso dicembre. Eviterò lunghi ragionamenti di strategia politica per soffermarmi su alcune questioni concrete ed alcune domande specifiche, augurandomi di ricevere delle risposte altrettanto precise. Come il collega Vimercati, anch'io vorrei conoscere la sua posizione sulla istituenda Autorità dei trasporti, che dovrebbe inglobare l'Agenzia per le infrastrutture stradali ed autostradali, al fine di assicurare una conduzione della politica della viabilità il più possibile omogenea. Ciò non solo in vista della costruzione di nuove strade, ma anche perché – come ho fatto presente più volte in questa Commissione – nel nostro Paese ci sono una serie di tratti stradali ad altissima pericolosità. Nella mia Regione corre la strada statale Romea che, soprattutto nel versante veneto, è come un cimitero a cielo aperto. Abbiamo chiesto più volte al Governo precedente di conoscere gli impegni di spesa necessari a mettere in sicurezza la suddetta strada (la parte storica, prima ancora della realizzazione di quella commerciale), ma da quanto mi consta

essi risultano praticamente nulli. Al riguardo si sono mobilitati anche i sindaci ed altre istituzioni, proprio perché si tratta di un caso nazionale emblematico.

Sulla questione delle strade a grande pericolosità e sull'incidentalità stradale, vorrei sapere come pensa di muoversi il Governo, perché abbiamo ricevuto una lettera indirizzata ai Presidenti di Camera e Senato da parte dell'associazione «BastaUnAttimo», che riferisce dei dati che sono quelli di una carneficina. Come è noto, occorre considerare che non c'è solo un costo umano, che forse interesserebbe solo la sensibilità di alcuni, ma anche un elevato costo economico per il Paese in termini di invalidità e di riabilitazione. Chiederei anche, signor Presidente, di prevedere un'audizione dei rappresentanti dell'associazione «BastaUnAttimo» affinché possa essere affrontata la questione della pericolosità delle strade. Vorrei infine che il Ministro potesse fornire una risposta anche per quanto riguarda nello specifico la strada statale Romea.

Quanto al trasporto pubblico locale, stante anche le notizie che vengono pubblicate sulla stampa, vorremmo avere un po' più di chiarezza sulla posizione del Governo in ordine alle liberalizzazioni nell'ambito del trasporto su gomma e quello su ferro e ai rapporti con Trenitalia, un tema questo che riguarda milioni di pendolari.

Vorrei anche avere un chiarimento sulle intenzioni del Governo in merito all'emergenza dei «treni notte», ovvero sull'abolizione di alcuni treni notturni rispetto alla quale è tuttora in corso la protesta di alcuni lavoratori in cima ad una torre della stazione centrale di Milano. Mi piacerebbe conoscere le intenzioni del Governo non solo rispetto alla condizione di questi lavoratori, ma anche sulle iniziative che si intendono mettere in campo per garantire la continuità del territorio nazionale attraverso i collegamenti, perché è un diritto insindacabile che hanno le persone quello di spostarsi sull'intero territorio e segnalo che tutte le Regioni del Nord sono ormai in rivolta a proposito di questa vicenda.

Sarebbe inoltre utile che la Commissione svolgesse un'audizione sull'incidente navale avvenuto al largo dell'Isola del Giglio, che coinvolga lei, signor Ministro, e il Ministro dell'ambiente, viste le vostre specifiche competenze. Vorrei capire quale sia la posizione che intende assumere il Governo in merito all'abitudine delle cosiddette navi «condominio» di navigare sotto costa e nelle aree di particolare pregio. Se una di queste navi dovesse avere un incidente nella laguna di Venezia, credo che in un minuto andrebbe in fumo l'equivalente di 38 manovre economiche del Governo! Lo dico perché al di là dei risvolti umani, esistono anche rilevanti questioni dal punto di vista economico.

Vorrei infine segnalare il caso della Nuova Pansac S.p.A. di Venezia, un'azienda sana e florida che è stata messa in ginocchio dalla scelta del proprietario di acquistare la società Mantova Calcio, su cui ho presentato una interrogazione scritta. Ci stiamo riferendo al caso emblematico di un'azienda sana che avrebbe potuto produrre benefici per il Paese e i cui 800 dipendenti rischiano invece di perdere il posto. Mi piacerebbe avere una sua risposta al riguardo.



SPADONI URBANI (*PdL*). Signor Ministro, già da tempo desideravo porle alcune domande. Vorrei in primo luogo sapere per quale ragione si sia ritenuto opportuno operare la trasformazione degli Eurostar in Intercity, considerato che tale decisione ha comportato l'isolamento delle Regioni che non sono toccate dall'Alta velocità.

È un bene che sia stata finanziata la mobilità regionale, laddove auspico che tale decisione non riguardi però quella urbana, perché spesso all'interno delle nostre città osserviamo molti autobus circolare praticamente senza passeggeri. Ribadisco pertanto l'importanza di finanziare la mobilità ferroviaria, in modo che essa possa supplire alla *vacatio* dei treni Eurostar, trasformati ora in Intercity, e che non effettuano più trasporto ferroviario; a meno che il Governo non intenda invece potenziare il trasporto aereo, che deve comunque essere collegato a quello ferroviario. Il discorso, come si può notare, è molto ampio.

Vorrei inoltre sapere se il Governo intenda portare avanti la programmazione approvata con il decreto-legge n. 138 del 13 agosto 2011, che prevede un forte potenziamento dell'Alta velocità e che cosa si farà di quei lotti stradali la cui costruzione è rimasta incompiuta, anche perché non completare quelle opere significherebbe un grande spreco di denaro.

Vorrei inoltre sapere come si integrerà il ruolo dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali, alla cui direzione generale, se non erro – si tratta di notizie riportate dalla stampa – è stato nominato Pasquale de Lise, un uomo evidentemente importantissimo cui sono stati affidati numerosi compiti e che si dovrebbe interessare di appalti e di controlli, con quello dell'Autorità dei trasporti, che dovrebbe occuparsi della manutenzione stradale.

AMATI (*PD*). Signor Ministro, la settimana scorsa abbiamo discusso in Aula una mozione sulla Macroregione adriatico-ionica e a tal proposito vorrei riprendere quanto credo abbia già accennato la senatrice Magistrelli nello scorso incontro. Riteniamo che la zona dell'Adriatico (sono marchigiana, ma il discorso non vale solo per la mia Regione) abbia subito nell'ultimo periodo gravi problemi sul versante dello sviluppo in virtù della mancanza di infrastrutture e di comunicazioni, con il conseguente rischio che ne deriva; a ciò si aggiungono i pesantissimi tagli di recente attuati da Trenitalia che hanno interessato la direttrice adriatica e quella tra Ancona e Roma che coinvolge anche l'Umbria. Non è un caso che nelle ultime interrogazioni a firma dei senatori di tutti i Gruppi si siano chieste le dimissioni dell'amministratore delegato Moretti, e questo perché riteniamo che determinate scelte sotto il profilo dello sviluppo abbiano messo in ginocchio le nostre Regioni. Si ragiona di provvedimenti «cresci-Italia», ma vi è francamente difficoltà a immaginare una crescita in assenza di collegamenti, quando sia i treni del servizio universale, sia i pochi cosiddetti Eurostar – che come sottolineato dalla senatrice Spadoni Urbani sono stati ridotti e declassati – non svolgono più le loro funzioni. Riteniamo che debba essere rivolta particolare attenzione alle Regioni dell'Adriatico, anche con riguardo alla già citata situazione dei collegamenti, e che in rife-

rimento all'azione di Trenitalia ci debba essere una ripresa di quella che una volta si chiamava e che credo debba continuare ad essere definita «responsabilità sociale d'impresa». L'interesse primario del cittadino non può essere totalmente subalterno ad altre logiche, comprese quelle di carattere economico; sarebbe inoltre opportuno poter ragionare all'interno di una visione minimamente collegiale che consenta almeno di far fermare i treni laddove serve e dove esistono quelle strutture (una volta si parlava di parcheggi scambiatori) che consentono di far prevalere o comunque di mantenere anche il trasporto su rotaia e non solo quello su gomma che pure presenta non poche difficoltà.

PASSERA, *ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Tenterò di fornire tutte le risposte sollecitate e, qualora dovessero risultare insufficienti, mi riservo di effettuare i necessari approfondimenti. Al senatore Vita vorrei dire, senza alcun intento polemico, che non so a quali «ondeggiamenti» abbia inteso riferirsi. Ho dichiarato fin dal primo momento che mi sembrava ragionevole, dati i cambiamenti notevoli registrati negli ultimi anni a livello di mercato e di tecnologia e considerata la ferma intenzione di questo Governo di valorizzare al meglio gli attivi pubblici, riconsiderare le decisioni che erano state prese in merito al cosiddetto «*beauty contest*». Inoltre, essendo il «*beauty contest*» soggetto ad una serie di provvedimenti legislativi, di autorizzazioni dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, di accordi a livello europeo, si è ritenuto opportuno, onde evitare problemi al nostro Paese, disporre questa eventuale sospensione del processo nel modo migliore, esercizio che si sta completando così come previsto. Pertanto, a breve termine verranno comunicate le modalità che intendiamo seguire per la gestione di questa vicenda.

Per quanto riguarda l'emittenza locale, al momento il nostro compito più importante e complesso è quello di concludere le procedure di rilascio delle frequenze, necessarie alla loro assegnazione a coloro che le hanno acquistate tramite gara. Non conosco la normativa argentina cui ha fatto riferimento il senatore Vita, che quindi mi riservo di verificare.

Senatore Gallo, proprio questa mattina ci siamo confrontati con il Presidente della Puglia sulla questione del trasporto ferroviario in tale regione. Le ferrovie stanno realizzando un contratto di programma che potremo valutare insieme se modificare. Sappiamo che c'è una certa quantità di treni a lunga percorrenza, soprattutto di treni notturni, per i quali non solo c'è un eccesso di domanda, ma i cui costi la compagnia non riesce a sostenere. Certamente occorre garantire la continuità geografica dei collegamenti ed il nostro impegno in tal senso è quello di verificare, regione per regione, se esistano spazi di manovra rispetto alle decisioni assunte.

Come sapete, spesso il tema del trasporto pubblico locale tende ad essere sovrapposto a quello del trasporto pubblico nazionale, anche se il primo è di pertinenza regionale. Pertanto, occorre fare di più a livello regionale, poiché ci sono tante ferrovie locali che sono ancora molto costose e che, nonostante questo rappresentano una fonte di disagi e di grandi dis-

servizi. Sarebbe opportuno ottimizzare il servizio ferroviario almeno a livello regionale, per poi coordinarlo con il trasporto pubblico locale su gomma, in modo che anche quest'ultimo risulti meno inefficiente. Nel nostro Paese nel settore del trasporto pubblico esistono più di 300 piccoli operatori, con uno spreco enorme di risorse pubbliche. Non nascondo che si tratta di un lavoro nient'affatto semplice, anche perché va sottolineato che il Governo che ha preso in mano una situazione caratterizzata da un finanziamento al trasporto pubblico locale quasi azzerato, ha considerato come prioritario ed urgente un aumento delle dotazioni per il trasporto pubblico locale per evitare il blocco del Paese. Certamente, però, problemi accumulati nel corso di decenni non potranno essere risolti in poche settimane.

Non si può d'altra parte chiedere al trasporto nazionale di svolgere compiti che attengono al trasporto pubblico locale, anche perché prevedere che i treni a lunga percorrenza facciano sosta in tutte le stazioni, non potrebbe che determinare altro che un grande disservizio. È necessario coordinare e gestire meglio il trasporto su ferro favorendo, attraverso incentivi e disincentivi, il consolidamento delle aziende pubbliche che si occupano del trasporto pubblico locale su gomma, scoraggiando la gestione *in house* dei servizi pubblici e implementando l'assegnazione tramite gara dei servizi.

Senatore Gallo, abbiamo sbloccato lavori infrastrutturali per quasi 15 miliardi e speriamo di aumentare tale cifra nel corso del corrente mese. Concordo con lei sul fatto che, in un momento come quello attuale, gli investimenti infrastrutturali abbiano il grande pregio di avere effetti sulla competitività e sull'efficienza del sistema Paese sia nel breve che nel medio periodo.

Senatrice Granaiola, l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria ha un ruolo molto importante. Il regolamento è stato messo a punto, e si sta lavorando anche sul cosiddetto atto attuativo. Fornire le giuste risorse ad un settore così importante è un compito rilevante e ancora più critico con l'aumento degli operatori nel settore.

Senatore Vimercati, sulla riforma dell'ANAS il Governo non ha intenzione di modificare l'attuale normativa che prevede la distinzione tra concedente e concessionario, poiché tale separazione è in linea con la normativa vigente in tutti i principali Paesi europei. In questo ambito l'Autorità dei trasporti, totalmente indipendente rispetto alle funzioni di concedente e di concessionario, avrà il compito di fornire regole di comportamento per tutti i soggetti coinvolti, ivi inclusa l'agenzia concedente.

Sulla questione Singapore Airlines, non abbiamo niente in contrario con la richiesta avanzata, ma è noto che tale concessione non spetta più al singolo Stato nazionale. Abbiamo preso l'impegno di presentare tale proposta all'istituzione europea competente. Sorprende un po' l'entusiasmo con cui viene trattato questo tema, dato che l'accordo tra lo Stato italiano e la Singapore Airlines è stato stipulato da poco e senza che fosse prevista la sosta all'aeroporto di Malpensa. Il Governo – lo ripeto – sottoporrà tale richiesta a chi di dovere, considerando però che questo genere

di servizi potrebbe disincentivare operatori veramente intenzionati ad investire nel mercato europeo.

Senatore Baldini, il Governo ha affrontato subito la questione del debito pubblico, iniziando dalla voce più consistente che è quella dei trattamenti pensionistici; è il primo capitolo della cosiddetta *spending review*. Il nostro lavoro non finisce qui perché esistono altre aree in cui generare risparmi ed eliminare sprechi. Il Governo ha inoltre effettuato un'importante risistemazione della fiscalità immobiliare, portandola a livelli europei, pur tenendo conto delle caratteristiche del patrimonio delle famiglie italiane.

Mi sembra che si stia quindi procedendo a riforme strutturali.

Quanto alle dimissioni sollecitate dal senatore Baldini, devo dire che al momento non c'è ancora una strategia chiara. Premesso che nei circa due mesi trascorsi dalla nomina del Governo non è stato possibile avere una strategia chiara su tutto, l'altra ragione per cui non ci siamo ancora espressi su questo tema è che quando si parla di dimissioni è opportuno mettere a punto delle proposte e poi rilasciare dichiarazioni, perché non c'è niente di peggio che formulare ogni tipo di ipotesi creando – in particolare modo se l'oggetto della dimissione è una azienda – situazioni di grandissimo disagio, per non dire di angoscia da parte di chi opera negli enti interessati. Quanto alla eventuale alienazione di Banco Posta, posso dire che ad oggi non c'è nessun progetto che vada in tal senso, qualora ve ne fosse naturalmente forniremo informazioni, ma allo stato non è in programma.

Quanto ai beni immobiliari di proprietà delle Ferrovie, così come di altre amministrazioni pubbliche, condivido anch'io, come il senatore Baldini, l'opportunità di valorizzare tali beni prima di addivenire alla loro cessione, operazione che ovviamente non deve comportare tempi e costi insostenibili per lo Stato o le aziende; ciò premesso, esiste tuttavia uno spazio gestionale, più che normativo, per valorizzare i beni dello Stato e aumentarne, se non massimizzarne, i proventi per lo Stato. Questo vale anche per le aree demaniali, per le quali il senatore Baldini ha giustamente sollecitato la predisposizione di piani concreti che però necessitano di tempo e quindi affronteremo nuovamente la questione una volta che tali piani saranno concreti e disponibili.

La senatrice Donaggio poneva la questione della strada statale Romea, sulla quale al momento non sono in grado di rispondere, al riguardo vi è comunque tutto il mio impegno a raccogliere informazioni e, nel caso, anche ad attivare le necessarie iniziative. Posso comunque assicurare alla senatrice che i costi umani vengono prima di quelli economici.

Mi sono già soffermato sulla posizione del Governo sul trasporto pubblico locale e sulla questione dei «treni notte»; quanto al disastro dell'isola del Giglio, se la Commissione vorrà chiedere un'audizione specifica potrà contare sulla nostra disponibilità. È ovvio che, soprattutto attraverso le Capitanerie di porto, il nostro Ministero è stato molto presente e attivo per gestire quello che chiaramente è un caso drammatico di clamoroso errore umano o quantomeno di non rispetto di *policy* e di regole, ma

su questo lascio al Presidente la decisione di quando affrontare questo tema.

Per quanto riguarda la crisi che ha investito la società Nuova Pansac a causa dell'investimento operato dall'imprenditore con l'acquisto di una squadra di calcio, non posso non notare che molte imprese falliscono per motivi anche meno nobili. Francamente al riguardo non saprei cosa rispondere, salvo esprimere una censura nei confronti di questo signore che ha anteposto un gioco d'azzardo alla sua impresa.

Quanto al mutamento di numerose tratte ferroviarie da Eurostar a Intercity, su cui si è soffermata la senatrice Spadoni Urbani, posso dire che fa parte di scelte aziendali di cui chiederò spiegazione, ma tengo a precisare che ciò rientra decisamente nella considerazione cui accennavo precedentemente, circa l'opportunità che ciascuna modalità di trasporto rispetti le caratteristiche che le sono proprie! Ne consegue che prevedere che un treno a lunga percorrenza si fermi in tutte le stazioni, ovvero utilizzare l'Alta velocità per fare trasporto pubblico locale, è l'operazione peggiore che si potrebbe immaginare! Considero il trasporto regionale la priorità assoluta del Ministero ereditato dall'ex ministro Matteoli, una priorità su cui dovremo lavorare molto a partire da quanto al riguardo è stato già realizzato negli anni.

Ovviamente, e non potrebbe essere altrimenti, condividiamo la necessità di completare le opere iniziate per non vanificare il lavoro già svolto, così come il potenziamento dell'Alta velocità.

In merito alla questione posta dalla senatrice Amati, vale in parte lo stesso ragionamento che ho già sviluppato: ne parlerò ovviamente con l'azienda, per verificare se in questo caso vi sia stato un mancato rispetto del contratto di servizio ed eventualmente, quando si tratterà di discutere di nuovi contratti di servizio con le Ferrovie, affronteremo il tema anche in questa sede.

Ho qualche dubbio che la *corporate social responsibility* consista nel far fermare i treni dove serve, posto che ci sono treni che devono fermarsi ad ogni stazione e treni che non devono effettuare fermate, altrimenti non avremmo i treni a lunga percorrenza. Ciò premesso, il fatto che in mancanza di strumenti adeguati si dia risposta alle esigenze di trasporto in parte avvalendosi di strumenti che tali non sono, costituisce uno dei problemi principali che dovremo cercare di gestire insieme. Questa è per me certamente una grande responsabilità, perché ci stiamo riferendo ad un problema che tocca tutti i cittadini italiani e che nella stringente mancanza di risorse nella quale ci troviamo non è affatto facile risolvere. Ripeto, però, che trattandosi di un aspetto estremamente importante non solo per il benessere dei cittadini, ma anche per il funzionamento, la competitività e la produttività del Paese, lo consideriamo la priorità assoluta.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per aver fornito risposte puntuali ai quesiti posti oggi dai colleghi. Ricordo, tuttavia che nella scorsa occasione, il Ministro ebbe pochissimo tempo per rispondere ad alcune

domande e quindi credo che sarebbe opportuno che potesse tornare su alcune problematiche.

Per quanto mi riguarda, mi permetto di insistere su due questioni che riguardano rispettivamente l'autonomia finanziaria dei porti e la nautica.

Per quanto riguarda l'autonomia finanziaria dei porti, credo di parlare a nome dell'intera Commissione, perché come sa bene anche il senatore Matteoli, questo è un argomento che in questa sede abbiamo avuto modo di discutere ed approfondire.

Mi permettevo di sottolineare l'argomento perché vorrei segnalare al Ministro che questa Commissione da anni registra unanime convergenza circa la necessità di addivenire ad una riforma dell'ordinamento portuale, risolvendo così anche il problema dell'autonomia finanziaria dei porti. Ricordo che nel 1994 l'allora ministro del tesoro Tremonti convinse il ragioniere generale dello Stato Monorchio dell'opportunità di varare una norma di defiscalizzazione degli utili investiti, che peraltro ebbe grande successo. L'adozione di tale norma a parere della Ragioneria avrebbe comportato una perdita di gettito per l'immediato, laddove il ministro Tremonti, per così dire «prima maniera», sostenne che quella perdita si sarebbe comunque recuperata perché a maggiori investimenti avrebbero corrisposto maggiori entrate. Questa è a mio avviso la filosofia che si dovrebbe adottare anche in questo caso, posto che l'autonomia finanziaria applicata alla portualità, retrocedendo di un punto percentuale l'IVA incassata con il traffico merci in entrata ed in uscita, genera e genererà nuovi cospicui investimenti che produrranno nuove entrate. Su questo punto credo di poter dire che siamo tutti assolutamente convinti e d'accordo.

*PASSERA, ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti.* Signor Presidente, cercherò di rispondere alle varie domande, riprendendo anche i quesiti a cui non avevo dato risposta nella precedente occasione.

Esprimo apprezzamento per l'idea di attribuire ai porti una percentuale dell'IVA in essi prodotta, ma occorre trovare la copertura finanziaria per concretizzare tale proposta. Mi collego a quanto dichiarato dal presidente Grillo per sottolineare un principio, ovvero che i nuovi investimenti non debbono essere intesi solo come dei costi, ma come opportunità di produzione di ricchezza. In relazione agli utili reinvestiti, citati dal presidente Grillo, ricordo che una delle iniziative del Governo è stata l'introduzione dell'ACE (Aiuto alla crescita economica); si tratta di 3 miliardi all'anno di utili defiscalizzati per le aziende che decidono di reinvestirli incrementando il proprio patrimonio. È stato menzionato anche il tema della nautica e della tassa di stazionamento. Si tratta di un settore importante per il nostro Paese che il Governo intende valorizzare.

In risposta al senatore Marco Filippi, segnalo che sulle possibili modifiche al codice dei contratti pubblici, vi è spazio per procedere a delle semplificazioni e al riordino attraverso dei testi unici, ma bisogna considerare il tempo che avremo a disposizione prima della fine della legislatura.

Come ben sapete, in tema di interconnessione delle infrastrutture dei trasporti, è necessario procedere tenendo conto sia della valorizzazione specifica di ogni modalità di trasporto, sia della loro gestione coordinata e sistemica.

Il senatore Zanda aveva sottolineato la necessità di considerare con la massima attenzione il tema dell'attuazione degli investimenti da parte dei concessionari autostradali. A tale proposito, ricordo che l'istituzione dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali procede proprio in tale direzione.

Il senatore Ranucci ha fatto riferimento al *project financing* e alle difficoltà, maggiori che in passato, a sostenere progetti pubblici da parte delle banche nazionali e internazionali in un periodo di crisi finanziaria. Non c'è dubbio che le recenti decisioni dell'EBA in materia di finanziamento della sfera pubblica, sia per l'acquisto di titoli che per il sostegno del *project financing*, abbiano ulteriormente limitato la capacità di intervento degli istituti di credito.

Sul settore dell'edilizia spero che potremo avviare anche a breve nuove iniziative.

Il senatore Vimercati ha chiesto quali siano gli orientamenti del Governo in merito al consiglio d'amministrazione della RAI. Nei limiti della nostra possibilità di azione, intendiamo occuparci del settore e della questione della *governance* della RAI, ma allo stato attuale non ho da riferire novità poiché sul tema è ancora in corso una riflessione.

Le opere per Expo Milano 2015 saranno realizzate rispettando le scadenze previste.

Il senatore Sircana aveva sollevato il tema del trasporto pubblico locale, ma credo di avere già illustrato la nostra impostazione generale.

In materia di diritti aeroportuali mi è stato chiesto anche se il Governo intenda adoperarsi al fine di garantire una maggiore concorrenza nel settore del trasporto aereo. Al riguardo vorrei innanzitutto fare presente che quello del trasporto aereo è uno dei settori in cui la concorrenza è molto avanzata. Quanto ai problemi derivanti dalla mancata attuazione della normativa comunitaria di settore, tengo a precisare che l'adozione della normativa europea è un nostro impegno a breve termine.

Ricordo che la separazione di reti e servizi nel settore ferroviario è già una realtà. Come sapete, la separazione può essere contabile, manageriale, societaria e proprietaria. Il nostro Paese è arrivato al terzo livello, e quindi alla separazione contabile, manageriale e societaria. Segnalo in proposito che l'Autorità dei trasporti ferroviari avrà tra i suoi compiti quello di decidere se, al fine di assicurare il miglior servizio e il miglior funzionamento, sia necessario passare a un livello ancora superiore. In tale circostanza, avanzerà le sue proposte al Governo.

Il senatore Castelli ha chiesto informazioni sull'entità e sulla destinazione degli stanziamenti per opere non realizzate, che dovranno essere conseguentemente definanziate. Al riguardo posso dire che cercheremo, come abbiamo fatto in questi due mesi, di minimizzare il numero delle opere definanziate.

CASTELLI (*LNP*). L'articolo 32 della legge n. 111 del 2011 e l'articolo 46 della legge n. 122 del 2010, definanziando le opere mai realizzate, creano una provvista destinata al fondo strategico nazionale. In base ai dati a mia disposizione, si tratta di miliardi di euro che potrebbero essere utilizzati per finanziare le opere. Di tali fondi si è persa traccia, ma di ciò non è responsabile l'attuale Governo. Sarebbe interessante conoscere l'esatto ammontare di tali risorse, e credo che basterebbe contattare la Cassa depositi e prestiti per saperlo.

PASSERA, *ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Le risorse a cui lei fa riferimento ammontano a 4,817 miliardi, che abbiamo individuato e portato al CIPE. Ad ogni modo, provvederemo ad effettuare ulteriori verifiche.

Per quanto riguarda il pedaggiamento delle strade previsto dall'articolo 15 del decreto-legge n. 78 del 2010 e bloccato da un decreto del Consiglio dei ministri, informo che, ai sensi del citato articolo, è in corso di emanazione un decreto del Consiglio dei ministri che, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, dovrà individuare le autostrade e i raccordi autostradali in diretta gestione ANAS da sottoporre al pagamento di un pedaggio. I due Ministeri competenti stanno valutando varie simulazioni del piano economico-finanziario predisposto dal concessionario che regolerà le modalità di quantificazione della tariffa. Sottolineo inoltre che i due Ministeri stanno esaminando forme di agevolazione tariffaria a favore degli utenti abituali.

Per quanto concerne la richiesta di informazioni sul lato aggiuntivo relativo alla Brebemi e le considerazioni svolte sulle reti TEN, segnalo che lo stesso è stato sottoscritto e registrato alla Corte dei conti.

Prendiamo atto anche della richiesta del senatore Garraffa circa la necessità di garantire la realizzazione di lavori di messa in sicurezza dell'autostrada Palermo-Messina e di assicurare i collegamenti ferroviari tra la Sicilia e il Nord Italia.

CASTELLI (*LNP*). In riferimento a quanto già osservato, tengo a sottolineare che se non si sottraggono dal patto di stabilità le opere da realizzare nelle metropolitane milanesi in vista dell'Expo Milano 2015, queste non potranno essere realizzate. Ho quindi registrato con favore quanto lei prima ha detto, e cioè che il Governo intende portare avanti tutte le opere previste per l'Expo Milano 2015. Le risorse per farlo ci sono.

PRESIDENTE. Abbiamo ricevuto una lettera accorata del Presidente della Provincia di Milano che si sofferma proprio su questo aspetto.

VIMERCATI (*PD*). Se possibile, vorremmo chiedere un momento di approfondimento *ad hoc* sui temi dell'Expo di Milano, magari in un'altra occasione, posto che si tratta di questioni molto complesse.



PRESIDENTE. Certamente chiederemo al Ministro di poter svolgere un approfondimento sulle questioni relative all'Expo Milano 2015.

BUTTI (*PdL*). Signor Presidente, ringrazio il Ministro perché con una sintesi a volte strabiliante è riuscito rispondere a quasi tutte le domande. Ci sono però alcune questioni che ho posto alla sua attenzione sulle quali vorrei un chiarimento. Innanzitutto la mia è una richiesta di precisazione, che non vorrei però fosse considerata come il frutto di un atteggiamento arrogante o prepotente, ma che mi piacerebbe fosse percepita come un esempio di corretta dialettica parlamentare. Ritengo infatti che in risposta ad una domanda importante come quella che le abbiamo rivolto io ed il senatore Vimercati relativamente ai cosiddetti *boatos* sulla *governance* della RAI non sia sufficiente un commento. Ripeto, non le abbiamo chiesto un commento, signor Ministro, ma quali sono gli orientamenti che lei o il Presidente del Consiglio intenderete seguire rispetto a questa vicenda. Esponenti del Governo e addirittura il Presidente del Consiglio sottolineano molto spesso in televisione che è in fase finale una riforma della *governance* di questa azienda. La cosa ci preoccupa, considerato che poi sentiamo il Ministro dichiarare di non avere nulla da commentare.

La seconda questione, a mio parere piuttosto rilevante, è quella del cosiddetto *unbundling* della fibra ottica. Si è parlato, per quanto riguarda la fibra ottica, di una infrastrutturazione della rete che si sta regionalizzando. Si tratta di un problema serio e quindi mi interessava sapere se, rispetto a quanto previsto in precedenza con una sorta di cabina di regia tale da mettere d'accordo tutti gli *stakeholder* e portarli ad un co-investimento per la rete infrastrutturale, consentendo poi l'*unbundling*, cioè una sorta di affitto, ovviamente trasparente, il Ministro abbia qualcosa da annunciare o da commentare.

Altra questione. Vorrei avere lumi circa il finanziamento dei contributi alle emittenti locali previsti dalla legge n. 448 del 1998. Condivido le preoccupazioni manifestate dal senatore Vita e quelle di tutti gli editori in merito ai tagli, anche per quanto riguarda i proventi dell'asta delle frequenze, tagli che stanno penalizzando pesantemente, anche a dispetto di quanto previsto dalla legge, un comparto delicatissimo ed importantissimo non solo per il pluralismo, ma anche sul piano occupazionale.

Infine, approfitto della gentilezza del Ministro per porre un problema serio, relativo alla navigazione dei laghi. Quest'ulteriore taglio apportato ai finanziamenti destinati alla navigazione lacuale non è sopportabile. Auspico quindi che si possa trovare una soluzione.

FILIPPI Marco (*PD*). Mi rivolgo direttamente a lei, signor Presidente, perché credo che i lavori della nostra Commissione stiano producendo un risultato dal mio punto di vista non soddisfacente. In questo caso non è assolutamente mia intenzione imputare questa mia sensazione al Ministro, nel senso che prendo atto di una situazione in cui oggettivamente un Governo è chiamato a prendere le fila di un lavoro già in corso mentre a livello parlamentare il dibattito è maturo. Mi rivolgo a lei perché, nono-

stante lo sforzo compiuto dal Ministro per fornire delle risposte puntuali, la sensazione è quella che ci si trovi nella fase degli auspici. Alla luce di quanto detto credo allora che dovremmo rivedere le nostre prassi di funzionamento: lo dico perché con lei, signor Presidente, c'era stata sintonia, prima dell'audizione, sul fatto che forse sarebbe stato opportuno rompere una prassi tradizionale che in questo caso mal si confaceva ad una situazione specifica. In tal senso, sarebbe pertanto stato utile per noi e anche per il Ministro che rappresenta il Governo che fossimo noi a rappresentare il lavoro e gli elementi raccolti in questo anno. Lo dico perché chiaramente vi sono alcune questioni che vorrei porre, ma che tralascio, a corollario delle questioni legate alla portualità, che a mio avviso hanno importanza non soltanto perché c'è un interesse e un lavoro consolidato in materia da parte di questa Commissione, ma anche perché rappresentano delle misure che possono davvero consentire in maniera tangibile e concreta la messa in moto di un macchina legata allo sviluppo del Paese, che necessita di una particolare attenzione.

Pur apprezzando, quindi, lo sforzo del Ministro in questa circostanza, riterrei opportuno, magari per grandi comparti, con la disponibilità che il Ministro riuscirà a fornire, porre alcune questioni prioritarie. Mi riferisco in particolar modo alla questione della riforma portuale.

Il punto è che rispetto a questa problematica il dibattito è ormai molto progredito e quindi credo varrebbe la pena compiere uno sforzo congiunto, senza ovviamente porre questioni sulla titolarità del lavoro fin qui svolto. Occorre ad esempio considerare che il decreto ministeriale sui dragaggi portuali così come l'adeguamento delle tariffe portuali sono fermi da anni; aggiungo che il decreto cosiddetto «mille proroghe» rinvia al prossimo anno questioni che invece necessitano di una regolazione puntuale che sarebbe probabilmente opportuno affrontare nei termini delle specifiche competenze di merito.

Sentivo di dover rivolgere queste osservazioni al Presidente della Commissione affinché possa gestire l'ordine dei lavori nel modo più efficace possibile e nell'interesse di tutti.

MATTEOLI (*PdL*). Anch'io desidero ringraziare il Ministro per le sue risposte, anche se devo dire che in alcuni casi è stato a mio avviso molto diplomatico, forse troppo, e mi riferisco in particolare alla questione della Singapore Airlines.

Desidero fare innanzitutto un accenno alla questione della sicurezza ferroviaria, già posta dalla senatrice Donaggio, che costituisce un problema molto serio. Il precedente Governo aveva ottenuto addirittura un plauso dalla magistratura per la nomina dell'ingegner Chiovelli a direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria in ragione del comportamento tenuto e dell'azione portata avanti nell'ambito della vicenda che ha riguardato il drammatico incidente di Viareggio. Ciò detto, il numero delle persone adibite al settore della sicurezza ferroviaria risulta però insufficiente ed è indispensabile aumentarlo. Il precedente Governo aveva lavorato bene in alcuni ambiti, ma non altrettanto bene per quanto ri-

guarda il rafforzamento della sicurezza ferroviaria per ragioni non soltanto di carattere economico, ma legate ad un problema di disparità di trattamento tra i dipendenti che operano nel settore della sicurezza ferroviaria e quelli che lavorano presso le Ferrovie.

Per quanto riguarda la questione relativa alla Singapore Airlines, non si tratta di rilasciare una licenza alla compagnia, che ne è già in possesso. Lei, signor Ministro, ha fornito in proposito una risposta diplomatica, sottolineando che la questione sarà affrontata in sede europea.

Le cose, però, non sono in questi termini, in quanto è il Governo italiano che è chiamato a decidere al riguardo. Il Ministro del precedente Governo ha deciso, senza infingimenti, di negare tale rilascio anche perché non è vero che già altri Paesi europei abbiano concesso questo tipo di licenza.

VIMERCATI (PD). A questo riguardo, senatore Matteoli, le segnalo un articolo pubblicato sul «Sole 24 ORE» di oggi.

MATTEOLI (PdL). Ho avuto modo di parlare anche con il ministro dei trasporti francese Mariani e con i Ministri di tutta l'Europa, ed ho riscontrato che nessuno di questi Paesi ha rilasciato questo tipo di licenze. In realtà gli intendimenti della Singapore Airlines sono altri. Vuole utilizzare lo scalo di Malpensa per – scusatemi il termine poco parlamentare – «raccattare» clienti e portarli in tutto il mondo, a discapito delle altre compagnie. La Francia, l'Inghilterra, la Spagna e la stessa Germania non lo consentono, collega Vimercati.

VIMERCATI (PD). Le suggerisco di leggere l'articolo sul «Sole 24 ORE» di oggi.

MATTEOLI (PdL). L'ho letto anch'io quell'articolo, ma il «Sole 24 ORE» non è l'oracolo! Ciò premesso, perché noi dovremmo consentire tale possibilità alla Singapore Airlines danneggiando così la nostra compagnia? Questo è il motivo che ha spinto il Ministro del precedente Governo a negare la licenza, nonostante le insistenze dei colleghi della Lega. Il Governo, quindi, non si nasconde dietro l'Europa, perché è lei, signor Ministro, che deve decidere su questa vicenda!

Sull'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali, ho apprezzato la risposta che lei ha dato alla collega Donaggio. La questione viene oggi menzionata anche su un quotidiano importante come «La Repubblica».

Per il resto, sono stato e sono tuttora contrario all'istituzione dell'Autorità dei trasporti e mi batterò in Parlamento perché non venga approvata anche perché, nel nostro Paese, ci sono già tantissime Autorità e vorrei che qualcuno mi dicesse quante di esse funzionano e hanno dato risultati: a mio avviso pochissime. Quindi mi chiedo perché istituirne un'altra? Questo è un mio parere personale che non coinvolge nemmeno il mio Gruppo.

PRESIDENTE. Vorrei fare alcune osservazioni, la prima delle quali è rivolta al collega Marco Filippi con il quale concordo, nel senso che sono anch'io convinto che quest'oggi abbiamo ascoltato delle risposte molto puntuali e manifesto il mio convinto e schietto apprezzamento nei confronti del ministro Passera che – lo ricordo – è al Governo soltanto da due mesi. Credo che vada apprezzata la sintesi delle risposte che il Ministro ha fornito e la chiarezza delle posizioni politiche assunte.

È vero che sulla questione dell'autonomia finanziaria avremmo gradito che il Ministro manifestasse il pieno accordo del Governo, così da poter approvare in tempi rapidissimi il relativo disegno di legge con il nostro consenso unanime; ciò premesso, mi sembra tuttavia che il Ministro abbia ribadito che la linea del Governo procede in una certa direzione, ovvero quella di considerare gli investimenti non come costi nel passivo del bilancio, ma come opportunità per generare ricchezza.

Questa è la battaglia che dovrebbe essere condotta soprattutto da parte di quei Ministri che giustamente ritengono che il nostro problema sia quello di rilanciare la crescita del Paese, stante il fatto che il rigore fine a se stesso, come abbiamo visto, non ci porta da nessuna parte, anzi ci fa diventare il fanalino di coda in Europa. Ovviamente, auspichiamo che il Governo venga al più presto a riferire su tale argomento, per far presente che ci sono il consenso e la copertura finanziaria necessaria.

In secondo luogo, ho molto apprezzato la chiarezza espositiva del Ministro su una questione enfatizzata da un quotidiano a diffusione nazionale, richiamata anche dal senatore Matteoli. Signor Ministro, secondo la mia opinione, oggi nel nostro Paese, prima di istituire una nuova autorità, considerato che ne abbiamo già tante, occorre una riforma delle *authority*, perché ormai le sovrapposizioni tra di esse sono notevoli; occorre una delega per rivedere e riformare le autorità. Ad ogni modo, l'Autorità dei trasporti sarà funzionale a superare il conflitto d'interesse tra concedente e concessionario che esiste e che tutti abbiamo denunciato in relazione all'ANAS. Tale Autorità darà le direttive di comportamento a tutti coloro che operano nel sistema dei trasporti. Registriamo inoltre con favore l'impegno per l'Expo Milano 2015.

Ringraziamo il ministro Passera per la sua disponibilità e per il contributo offerto ai nostri lavori.

Dichiaro pertanto conclusa la procedura informativa in titolo.

*I lavori terminano alle ore 16,25.*