



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 16

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI ALTERO
MATTEOLI SULLE PRINCIPALI TEMATICHE RELATIVE
AL SETTORE DEI LAVORI PUBBLICI E DEI TRASPORTI

264^a seduta (pomeridiana): mercoledì 9 marzo 2011

Presidenza del presidente GRILLO
indi del vice presidente MENARDI

I N D I C E

Comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Altero Matteoli sulle principali tematiche relative ai settori dei lavori pubblici e dei trasporti

PRESIDENTE:	
* – GRILLO	..... Pag. 3, 7, 16 e <i>passim</i>
BORNACIN (PdL)	..... 32
CICOLANI (PdL)	..... 14
DE TONI (IdV)	..... 26
FILIPPI Marco (PD)	..... 7, 13, 25
GALLO (PdL)	..... 34
IZZO (PdL)	..... 35, 36, 37
* MAGISTRELLI (PD)	..... 19, 29, 30 e <i>passim</i>
MASSIDDA (PdL)	..... 31
* MATTEOLI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti	..... 3, 11, 13 e <i>passim</i>
* MENARDI (CN)	..... 27
RANUCCI (PD)	..... 16
* STIFFONI (LNP)	..... 19, 20, 21
VIMERCATI (PD)	..... 21, 24, 26

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: CN; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei): UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-VN-MRE; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Futuro e Libertà per l'Italia: Misto-FLI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem.

Interviene il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Altero Matteoli.

I lavori hanno inizio alle ore 14,35.

Presidenza del presidente GRILLO

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Altero Matteoli sulle principali tematiche relative ai settori dei lavori pubblici e dei trasporti

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Altero Matteoli, ai sensi dell'articolo 46 del Regolamento, sulle principali tematiche relative ai settori dei lavori pubblici e dei trasporti.

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

Saluto e ringrazio il Ministro per la sua presenza e gli lascio immediatamente la parola per non sottrarre tempo alla sua esposizione ed ai quesiti che i colleghi vorranno porre.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, ringrazio lei e la Commissione per avermi offerto l'opportunità di esporre un bilancio di ciò che è stato realizzato, nonché delle problematiche e delle linee strategiche che si intendono portare avanti in questa seconda fase della legislatura. Per questo motivo, ho ritenuto opportuno allegare a questa mia relazione – che consegno agli atti della Commissione – l'elenco sintetico di ciò che il Dicastero ha finora attuato, in modo particolare proprio nel 2010.

Solo a titolo di esempio, ricordo alcune azioni legislative ed amministrative: il regolamento del Codice dei contratti pubblici; il dibattito e l'approvazione del Codice della strada, frutto della collaborazione tra Parlamento e Governo; l'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri della riforma del sistema portuale, che, come voi ben sapete, è all'attenzione del Parlamento; le convenzioni tra l'ANAS S.p.A. e le società con-

cessionarie; la rivisitazione delle reti TEN-T; il contratto di programma della rete ferroviaria italiana; l'approvazione del Contratto di programma di ANAS S.p.A. e la definizione di un piano organico per il rilancio infrastrutturale del Mezzogiorno.

Per quanto concerne le infrastrutture è sufficiente citare due dati: 50,6 miliardi di euro è l'importo degli interventi approvati e 22 miliardi di euro corrisponde all'importo delle opere appaltate o cantierate. Più volte abbiamo ribadito che sono ancora molto lunghi i tempi che intercorrono tra l'approvazione dell'intervento da parte del CIPE e la sua cantierizzazione. Su questo punto, abbiamo in programma ulteriori norme e atti amministrativi che intendiamo presentare al Parlamento, oppure varare nei casi che rientrano nelle competenze dell'Esecutivo.

Ritengo intanto utile ricordare i pilastri che costituiranno il comune denominatore dell'intera azione del Governo nell'intero comparto. Mi riferisco nello specifico.

Alla coscienza della limitatezza delle risorse e alla contestuale presa di atto di un coinvolgimento pubblico sempre più limitato, ed al riguardo ho più volte avuto modo di ripetere che fino alla fine degli anni Novanta, tale soglia di intervento era pari all'85 per cento mentre adesso, a seguito dell'approvazione della Legge obiettivo, siamo scesi al 30-40 per cento.

All'utilizzazione dei capitali privati.

All'attenzione alle infrastrutture del Mezzogiorno.

All'attenzione al completamento o all'avvio concreto dei progetti ubicati sulle reti TEN-T.

Infine, l'ulteriore pilastro è costituito dall'attenzione a tre sostanziali emergenze, ovvero: il trasporto pubblico locale, il rischio di marginalizzazione della nostra offerta portuale e l'adeguamento della nostra offerta aeroportuale.

Se dovessi fare un elenco dei problemi riguardanti le competenze del mio Ministero, non avrei dubbi a porre al primo posto il trasporto pubblico locale, che sicuramente rappresenta una questione da affrontare con decisione. Fino ad ora, non ho remore a dire che ci siamo limitati ad intervenire esclusivamente con provvedimenti tampone, resta il fatto che il problema è particolarmente serio.

Dopo questa sintetica elencazione, mi soffermo su alcune tematiche che vanno affrontate ricorrendo a strumenti normativi amministrativi o a iniziative operative mirate. Mi riferisco in primo luogo al ricorso a strumenti legislativi al fine di attrarre capitali privati e annullare gli assurdi vincoli che intercorrono tra l'approvazione del progetto e l'avvio dei lavori. In tal senso, stiamo approfondendo dei provvedimenti normativi relativi allo snellimento delle procedure nel comparto delle costruzioni.

In questo ambito si colloca anche il rilancio del Piano casa. Le principali criticità sono da ricercarsi nel fatto che 14 Regioni, attribuendo ai Comuni la facoltà di decidere sull'applicabilità del piano, ne hanno di fatto limitato gli effetti.

Stiamo cercando di superare tali criticità, identificando norme integralmente mirate sia a riqualificare le aree urbane degradate, anche me-

dianche interventi di demolizione e di ricostruzione, sia a semplificare le procedure di rilascio del permesso di costruire.

Passo poi ad elencare le varie progettualità che caratterizzeranno questo prossimo biennio.

La prima riguarda il MOSE. Al riguardo stiamo identificando le modalità per garantire, nel prossimo triennio, prima del completamento dell'opera, una cadenza finanziaria annuale di almeno 600 milioni di euro. Come già nel 2008, stiamo approfondendo con la Banca europea di investimenti (BEI) una ottimizzazione del servizio del debito.

Sono stato recentemente a Venezia, per verificare l'andamento dei lavori ed ho riscontrato che per alcuni di essi si procederà al completamento addirittura prima del previsto.

L'altra progettualità riguarda il comparto aeroportuale. Dopo 26 anni disponiamo finalmente di un quadro conoscitivo della nostra offerta aeroportuale. Fiumicino ha raggiunto nell'estate scorsa la soglia dei 135.000 passeggeri al giorno ed occupa 16.200 unità lavorative. L'aeroporto di Ciampino, invece, movimentava 5 milioni di passeggeri l'anno e tale traffico va trasferito prima possibile nell'aeroporto di Viterbo, del quale è stata decisa la costruzione. Per quanto concerne Ciampino, da parte dell'amministrazione locale e dei cittadini vi è una protesta costante, perché questi 5 milioni di passeggeri hanno reso la città invivibile. È inutile soffermarsi sul fatto che molti edifici sono stati costruiti successivamente all'entrata in funzione dell'aeroporto. Siamo arrivati al punto che il sindaco di Ciampino si è addirittura rivolto al Tribunale dei Ministri contro di me per omissione di atti di ufficio, in quanto non ho ancora disposto la chiusura dell'aeroporto.

Il punto è che, stante le condizioni dell'aeroporto di Fiumicino, non è pensabile che si possa realizzare lo spostamento di 5 milioni di passeggeri su quello scalo.

L'altra progettualità riguarda il comparto portuale. Nel merito segnalo che con il decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, è stato istituito presso il Ministero il Fondo per le infrastrutture portuali. In tal modo sono assegnate risorse per l'anno 2011 nel limite di 250 milioni di euro; per gli anni 2012 e 2013 le risorse revocate dovranno essere assegnate sempre alle Autorità portuali. Anche se non posso ritenermi completamente soddisfatto, considero tuttavia questo come uno dei primi passi verso l'autonomia finanziaria, almeno per quanto riguarda la voce «investimenti» e credo che ciò possa consentire una conclusione dell'esame del provvedimento di riforma.

Passo ora al comparto stradale, fornendo alcune informazioni sullo stato di avanzamento di opere chiave della rete gestita dall'ANAS. Quanto all'asse autostradale Cecina-Civitavecchia, entro giugno si apriranno i primi 6 chilometri e in una prossima riunione del CIPE prevista – per lo meno questo è il mio auspicio – per la prossima settimana, sarà esaminato il progetto del tratto Civitavecchia-Tarquinia che è un lotto consistente, di circa 15 chilometri. Per la Pedemontana lombarda è in corso la gara, mentre sono in corso i lavori del collegamento Bre.BE.Mi. Per

quanto riguarda la realizzazione dell'autostrada Campogalliano-Sassuolo è stata bandita la gara per la concessione; quanto al collegamento del porto di Ancona con l'asse autostradale, la delibera sta per essere inoltrata alla Corte dei conti; il CIPE ha inoltre approvato l'intervento relativo all'asse autostradale A12 Tor de'Cenci-Latina e Cisterna-Valmontone. Quanto all'asse autostradale Catania-Ragusa, la Regione Sicilia non intende mantenere la copertura di sua competenza e quindi stiamo lavorando per individuare una soluzione.

Questi investimenti attivano 12 miliardi di euro e solo 2 miliardi sono a carico del bilancio pubblico (pari ad appena il 16 per cento del totale).

Passando al comparto ferroviario, una difficile emergenza è quella relativa al fabbisogno di manutenzione della rete, pari a 1.966 milioni di euro. Stiamo garantendo una prima *tranche* di risorse, pari a circa 280 milioni di euro, per il 2011. In merito ai nuovi investimenti sulla rete, lunedì scorso abbiamo affidato al *general contractor* la realizzazione del lotto costruttivo della tratta alta velocità/alta capacità Brescia-Treviglio, per un importo di circa 1.450 milioni di euro. Inoltre, lunedì prossimo affronterò l'affidamento dei lavori di un primo lotto costruttivo della tratta Milano-Genova (meglio conosciuto come il Terzo valico dei Giovi), per un importo di circa 800 milioni di euro. Al Ministero è previsto per lunedì un incontro tra l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato e il responsabile dell'impresa.

Per l'asse ferroviario Torino-Lione, invece, partiranno presto i lavori del cunicolo de La Maddalena per un importo di 146 milioni di euro (è all'esame della VIA il progetto preliminare). Per il valico del Brennero, ultimamente il CIPE ha approvato la tratta Fortezza-Verona e si stanno affrontando le procedure relative alla concessione dell'Autobrennero e all'utilizzo delle risorse da questa generate per l'attuazione del nuovo valico.

L'altra importante progettualità riguarda la prima fase del Piano per il Sud. Il Mezzogiorno paga un pesante danno annuale per l'inefficienza della rete infrastrutturale. Il CIPE esaminerà una proposta congiunta dei Ministeri delle infrastrutture e dei rapporti con le Regioni relativa ad una prima fase che utilizza i fondi FAS e contempla alcuni interventi, tra cui: il completamento dell'asse Salerno-Reggio Calabria (per evitare frequenti equivoci al riguardo, tengo a precisare che mi riferisco a 380 chilometri dei 440 previsti, perché per i 60 chilometri della zona di Co-senza permangono dei problemi). Gli altri interventi sono: il collegamento ferroviario alta velocità/alta capacità Salerno-Reggio Calabria; le opere compensative a terra del Ponte sullo Stretto; la realizzazione dell'asse autostradale Olbia-Sassari; l'asse ferroviario alta velocità/alta capacità Napoli-Bari-Lecce-Taranto; il collegamento ferroviario alta velocità/alta capacità Palermo-Catania e, infine, l'ammodernamento della dorsale ferroviaria sarda.

Quanto alla messa in sicurezza dell'edilizia scolastica, segnalo che per il primo programma il CIPE ha assegnato 358 milioni di euro al Ministero delle infrastrutture per la messa in sicurezza degli edifici. Ad oggi risultano stipulate con gli enti locali 636 convenzioni su 1.700, per uno

stanziamento di cassa di 161 milioni di euro. È in corso di avvio la seconda *tranche* per oltre 400 milioni di euro.

Quanto alla ricostruzione de L'Aquila, tengo a precisare che dal Fondo infrastrutture furono prelevate risorse per 408 milioni di euro per la ricostruzione degli edifici pubblici e che sono in corso gare per circa 200 milioni di euro.

Con riguardo al Piano carceri, sempre dal Fondo infrastrutture furono prelevati, nel 2009, 700 milioni di per euro per la sua attuazione. Di tale importo, 200 milioni di euro sono serviti al finanziamento del completamento di 8 istituti, mentre per la parte restante è stato nominato da parte del Ministero della giustizia un commissario delegato che sta definendo gli interventi per dare avvio a un primo stralcio.

Infine, passo al tema del trasporto pubblico locale. Lo scorso anno, con apposita legge, abbiamo garantito al trasporto ferroviario regionale le risorse per l'approvazione di contratti di servizio tra Trenitalia e le Regioni. Come ricorderete, furono stanziati per un triennio 1.240 milioni di euro. Per il trasporto su gomma la competenza è delle Regioni e la situazione gestionale – lo confermo – è davvero preoccupante. Sono convinto che è un'emergenza del Paese su cui sarà necessario aprire un confronto con le Regioni.

Mi fermo qui, ritenendo di aver dato un quadro, seppur sintetico, di quella che è la situazione, di ciò che è stato fatto e di quello che si vuole realizzare in questa seconda fase della legislatura.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per l'ampia e puntuale relazione.

Passo ora la parola ai colleghi invitandoli alla necessaria sinteticità.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, sarà un po' difficile essere sintetici ma cercherò comunque di attenermi alla sua indicazione.

Nel ringraziarla, signor Ministro, per la sua disponibilità, devo dirle con sincerità che, dopo che per oltre due anni abbiamo richiesto la sua presenza in questa Commissione, mi sono chiesto quale potesse essere il registro più adeguato per interloquire con lei. Forse, come qualche collega del mio Gruppo mi suggeriva, avrei dovuto disertare l'incontro per protesta, stante la sua reiterata assenza in questa Commissione; inoltre, considerato anche che nel suo settore le scelte, purtroppo, le fanno altri e il *dominus*, come del resto avevamo preventivato, sembra davvero essere un altro, se non ci fossimo presentati in Commissione non so se saremmo stati oggetto delle prime pagine dei giornali, ma di certo avremmo fatto notizia. Tuttavia, signor Ministro, se avessimo optato per tale comportamento sarebbe stato un modo di agire poco elegante, non solo perché personalmente sono un suo conterraneo, e lo rivendico con orgoglio, ma anche per il rispetto che le è dovuto e per lo spirito collaborativo che contraddistingue questa Commissione che le riconosce di essere un politico sensibile, attento, scaltro e anche abile.

Dato che non credo che la rivedremo a breve – sono passati due anni da quando abbiamo avuto modo di interloquire con lei e non sappiamo quanto durerà questa legislatura, per cui l’auspicio è quello di incontrarla nuovamente almeno per la fine della legislatura per un bilancio consuntivo – la presente occasione inevitabilmente si presta non solo ad un’interlocuzione sul contingente e su quanto lei ci ha rappresentato, ma legittima anche una valutazione più ampia sul suo operato.

Inizierò dalle note dolenti per riservarmi poi, in conclusione, gli aspetti in qualche modo più lusinghieri.

L’accusa principale che le rivolgiamo è sostanzialmente duplice. Da un lato, infatti, riteniamo che lei abbia abbandonato il governo del Dicastero a se stesso. Scarsa, a nostro giudizio, è stata la sua incidenza, il segno, l’impronta della sua azione, in una struttura di cui lei – voglio ricordarlo – è il vertice e non solo il rappresentante.

Dall’altro lato – lo dico rozzamente e me ne scuso anche per il rispetto che le devo, ma come sa la politica talvolta fa uso di un linguaggio molto duro – lei è il primo Ministro delle infrastrutture senza portafoglio effettivo. Lo affermo non solo perché, come da lei stesso sottolineato, di risorse nel suo Dicastero ne ha trovate ben poche, ma anche perché quelle poche che c’erano le sono state e le vengono sistematicamente «scippate» o congelate. Altri – lo ripeto – fanno per lei la politica del suo Dicastero.

Nella sua ultima e pressoché unica audizione, se si eccettua il suo incontro con la Commissione in occasione dell’esame del documento di indirizzo sulla portualità, dichiarò – sono andato a riprendere i verbali stenografici perché talvolta la memoria difetta, mentre quando si parla di cifre occorrono puntualità e precisione – che sperava di poter disporre nel corso di questa legislatura di 45 nuovi miliardi tra investimenti pubblici e privati, consistenti in un 30 per cento certo di risorse pubbliche e per la parte restante di risorse private. Il risultato è che ad oggi – e lo dico prendendo spunto dalla relazione dell’ANCE – le stime, a mio avviso approssimate per eccesso (i nostri conteggi assai più approssimativi ci segnalano cifre più modeste) parlano di 15 miliardi di definanziamento sugli investimenti pubblici dall’inizio della legislatura. Quindi, da quei 45 miliardi cui si faceva riferimento occorre sottrarne 15, e lascio a voi le somme algebriche.

Nel merito dei singoli settori – i miei colleghi entreranno maggiormente nel dettaglio – mi limiterò a segnalare solo i caratteri generali della sua azione di governo, procedendo sinteticamente per *flash*.

La prima considerazione riguarda il rapporto tra il comparto dell’autotrasporto e quello dei porti. Anche quest’anno per l’autotrasporto sono stati stanziati 700 milioni di euro che solo in minima percentuale andranno in tasca ai camionisti, oltre a non rappresentare un effettivo incentivo per una seria, progressiva e necessaria riorganizzazione del settore, che costituisce al contempo l’anello forte e fragile della filiera logistica del nostro Paese.

Per quanto riguarda i porti, invece, le risorse aggiuntive sono pari a zero. Anche qui, voglio specificare che i 250 milioni da lei menzionati

sono in sostanza le risorse giustamente requisite alle autorità portuali che non le hanno spese. Aggiungo che rispetto a questi 250 milioni recuperati, anziché utilizzare gli strumenti previsti nell'ambito del decreto-legge cosiddetto «milleproroghe», sarebbe stato più giusto fare ricorso a quelli che la normativa attuale consente al Ministro, anche perché inizialmente si paventava davvero uno «scippo» ben più consistente, pari a quasi un miliardo di fondi, stanziati da molti anni, ma congelati dal Governo precedente, ovviamente, in ragione dei tetti di spesa. Quindi, la scelta di recuperare e requisire risorse non spese per responsabilità delle autorità portuali è giusta, ma smette di esserlo se vengono utilizzate per dare corso a certe iniziative intraprese dal Governo, prima fra tutte la stravagante misura dell'abolizione della tassa di ancoraggio tesa a recuperare la competitività dei porti *transshipment*. Al riguardo mi si consenta una breve digressione, signor Ministro: il rischio dei nostri scali portuali di perdere la competizione a livello internazionale è reale, ma la tassa di ancoraggio non credo che possa produrre un grande effetto in tale ambito; anche perché nei fatti la competizione internazionale l'abbiamo già persa rispetto ai porti del Nord Europa e ora rischiamo di perderla anche nei confronti dei porti del Nord Africa (Alessandria, Algeciras).

Passando al settore stradale ed autostradale appare singolare e bizzarro il ricorso al meccanismo del pedaggiamento sui raccordi autostradali per compensare l'azzeramento dei fondi per la manutenzione ordinaria e straordinaria degli oltre 25.000 chilometri della rete ANAS. Non siamo contrari al pedaggiamento, ed anzi sosteniamo una seria ed equilibrata politica tariffaria, che però è ben altra cosa rispetto a quanto è stato previsto per l'ANAS. Dal momento che l'occasione mi si offre è propizia, segnalo anche che riterremmo che ANAS la smettesse di «fare tre parti in commedia», peraltro interpretandole tutte piuttosto male.

Al di là del modello da approntare – come è noto siamo favorevoli all'azione di un'*authority* seria, indipendente, autorevole e dotata di poteri sanzionatori effettivi – credo che sia necessario e urgente cominciare a chiedere alle concessionarie autostradali di realizzare quanto prima gli investimenti dovuti. Inoltre, visto che il Governo e la maggioranza hanno ratificato con una specifica norma le convenzioni concessorie, sarebbe bene che ci si desse conto degli interventi che tali concessionarie sono chiamate a realizzare nei prossimi trent'anni, stante il fatto che da una lettura approssimativa delle carte e dei piani finanziari questo dato non si evince con la necessaria nettezza. Ricordo che sono in gioco qualcosa come 5 o 6 miliardi di euro di investimenti da realizzare nei prossimi trent'anni. Lo dico perché non vorremmo limitarci a registrare solamente, ad ogni piè sospinto, aumenti tariffari.

Come già sottolineato, torno a ribadire che non siamo contrari ad una seria politica di adeguamento tariffario, a condizione però – come abbiamo sottolineato nell'ambito delle audizioni dell'ENAC e di Assaeroporti – che i proventi derivanti da tali adeguamenti siano finalizzati effettivamente alla realizzazione delle infrastrutture necessarie, a partire da quelle di ampliamento e di collegamento con le principali arterie autostra-

dali e ferroviarie, ciò sia per accogliere il raddoppio dei passeggeri previsti per i prossimi dieci anni, sia per eliminare la condizione di isolamento infrastrutturale in cui i nostri principali aeroporti versano.

Confesso che nutriamo grossi dubbi e preoccupazioni soprattutto per quanto riguarda la situazione dell'aeroporto di Fiumicino e per la condizione debitoria in cui versa ADR, una situazione rispetto alla quale, signor Ministro, mi sarei francamente aspettato qualche chiarimento ulteriore, in particolare volto a garantire che l'aumento tariffario aeroportuale non costituirà una compensazione alla situazione debitoria di ADR.

Quanto al comparto delle infrastrutture ferroviarie, ci ha davvero sbalordito il modo di procedere del Governo che è intervenuto contravvenendo agli stessi principi baluardo che aveva messo a presidio della legge obiettivo. Ci sembra di poter dire che con ciò si sia nuovamente intrapresa la peggior pratica del nostro Paese, quella che privilegia i lotti costruttivi invece dei lotti funzionali.

Il risultato è stato quello di definanziare opere strategiche (mi riferisco alle infrastrutture di collegamento di porti e di aeroporti e alle dorsali), e di finanziare parzialmente – perché è di questo che stiamo parlando – il Terzo valico, l'Alta velocità Brescia-Treviglio e il valico del Brennero, per una cifra parziale di 3 miliardi rispetto al costo complessivo di 11 miliardi dell'intervento. Si tratta di opere la cui importanza non disconosciamo e che consideriamo strategiche, rispetto alle quali ci appaiono però deboli le garanzie dei successivi ulteriori finanziamenti che pure sono necessari al loro completamento.

Avviandomi alla conclusione, permettetemi di fare una battuta sulla politica dei trasporti, che nei fatti però una battuta non è. Il Governo, contravvenendo alla missione che si è assunto, ha trasformato i servizi di trasporto pubblico in regime di mercato, in monopoli privati, lasciandone invece altri in monopolio pubblico. Questo discorso vale per le rotte interne di Alitalia e per la conseguente e necessaria inibizione per tre anni del ruolo di ENAC; varrà, purtroppo, per il servizio di trasporto marittimo a seguito della privatizzazione di Tirrenia, così come per il trasporto regionale e quello universale a lunga percorrenza dove, ogni tanto, assistiamo a proclami da parte dell'amministratore delegato di Ferrovie. Egli, forse, indossa il cappello da Ministro più che da amministratore delegato e riesce soltanto a evidenziare i *deficit* delle linee di percorrenza e l'unica soluzione che persegue non è il miglioramento dell'efficienza e dei ricavi ma, sostanzialmente, il loro taglio, e questo non credo che rientri nei compiti di un bravo *manager* pubblico.

Questa è la nostra sincera e, purtroppo, abbastanza avvertita preoccupazione.

In tutto questo scenario chi ci rimetterà, come al solito, saranno i cittadini, che saranno non clienti dei servizi, ma sempre più contribuenti-utenti, e che di questi servizi saranno in molti casi privati, e nello specifico mi riferisco ai residenti delle piccole isole e ai pendolari.

Da ultimo, vengo alla questione del CIPE rispetto alla quale mi limiterò solo ad un breve cenno, soprattutto per richiamare ancora una volta

l'attenzione del Presidente di questa Commissione sull'opportunità di dedicare a questo tema una seduta *ad hoc*. A nostro avviso, infatti, abbiamo assistito ad un uso davvero sconsiderato di questo organismo che, inizialmente, ha funzionato da formidabile strumento di propaganda per poi trasformarsi, in alcuni momenti, anche in luogo di zuffa e di risse.

Lei, signor Ministro, dovrebbe aiutarci a fare chiarezza e a rendere tale organismo più trasparente, a partire dalle delibere che vengono emesse sistematicamente con un ritardo di mesi e, talvolta, anche a distanza di più di un anno e che, in molti casi risultano addirittura incomprensibili soprattutto a fronte dei comunicati rilasciati a chiusura della seduta della Commissione CIPE.

In conclusione, passo all'annunciata enunciazione degli elementi più lusinghieri della sua azione, anche per rendere meno amaro il calice. Nel merito, sento davvero, signor Ministro, di doverle riconoscere sensibilità, attenzione e abilità politica. Avevo avuto modo di dirglielo nel corso della prima riunione di questa Commissione e voglio ribadirlo oggi.

Noi le abbiamo riconosciuto questi meriti per la sua precedente esperienza, e vogliamo confermarli anche in corso di opera, soprattutto per quanto riguarda il delicato e non banale onere di composizione delle nomine degli enti.

Volendo concludere in positivo, desidero darle un suggerimento e, in parte, esprimere una raccomandazione, come ho fatto nel corso del mio ultimo intervento in Aula al Senato in occasione della discussione del decreto-legge «milleproroghe». Vorrei cioè in qualche modo pungolarla ad avere più coraggio all'interno del suo Governo, in virtù delle buone ragioni che ispirano la condotta del suo Ministero. Il messaggio più autentico che desidero consegnarle è che su alcune battaglie non deve sentirsi solo, né scortato e blindato soltanto dalla sua maggioranza.

Questa è una Commissione i cui membri, pur affrontando qualche difficoltà all'interno dei propri Gruppi politici di appartenenza, hanno investito non solo in un clima positivo, ma anche nella possibilità di costruire tutti insieme le buone opere. Lo abbiamo dimostrato, come da lei ricordato, in occasione del dibattito sul codice degli appalti, sulla questione della finanza di progetto, in cui crediamo convintamente, sulla sicurezza stradale e, ovviamente, auspichiamo che analogo clima possa essere ritrovato quando affronteremo la prossima riforma portuale.

Siamo disponibili a mantenere un atteggiamento costruttivo per l'interesse generale della comunità, del nostro Paese, con le mani sul tavolo e guardandoci negli occhi. Prendiamo atto che la legislatura non è ancora finita: sta quindi a lei, signor Ministro, tentare di raddrizzare un bilancio che, per adesso, noi non consideriamo assolutamente positivo.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Senatore Filippi, francamente non so se non partecipando all'odierna audizione l'opposizione avrebbe guadagnato i titoli dei giornali, né del resto so se io stesso potrei essere oggetto dell'attenzione della stampa, qualora riportassi quello che molti esponenti della opposizione mi dicono in privato, laddove

in consessi pubblici – così come nella prima parte del suo intervento – non si dimostrano certo teneri nei miei confronti.

Non mi aspettavo certo un intervento diverso, ciononostante mi permetto di sottolineare che ci sono atteggiamenti privati e pubblici sul comportamento del mio Ministero che, a mio parere, contrastano con il suo intervento.

La invito anche ad accontentarsi di avere qui oggi la «fotocopia» del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Se poi il Presidente vorrà audire il «Ministro originale», si faccia comunicare il nome e lo inviti ad intervenire. Oggi, quindi, risponderà la «fotocopia» del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Senatore Filippi, lei dimentica che nel luglio 2008 – il Governo si era insediato da poche settimane – gli economisti, ma anche l'*intelligenza* della sinistra, prevedevano una crescita per il 2009 dal 2,2 al 2,4 per cento, laddove la recessione ci ha fatto scendere fino a meno 6 per cento. Dimentica anche che, dal secondo dopo guerra, non vi era mai stato un periodo di recessione così violenta.

Né tiene conto che il definanziamento delle opere pubbliche per 15 miliardi è servito in realtà al Paese ad evitare il collasso dell'occupazione e a garantire la difesa della stabilità.

Quanto agli investimenti nei porti, l'istituzione di un fondo di 825 milioni di euro per il prossimo triennio, a fronte della difficile attuale congiuntura economica rappresenta a mio avviso un risultato positivo, soprattutto se si tiene conto che tali risorse gravano su Maastricht. È ovvio che anche io avrei voluto molto di più, però, stante la difficile situazione economica e finanziaria, abbiamo ottenuto questo che reputo un risultato accettabile.

Quanto al tema del pedaggiamento, mi chiedo per quale ragione se una rete stradale ha caratteristiche autostradali, non si possa immaginare di ricorrere ad un meccanismo di tal genere.

Come segnalato anche nella relazione, fino a poco tempo fa l'85 per cento delle infrastrutture si realizzava con i soldi dello Stato, ma oggi ciò non è più possibile e questo non accade solo in Italia e posso testimoniare direttamente visto che almeno una volta al mese incontro i colleghi degli altri Paesi europei. Siamo arrivati al punto che il neoeletto Ministro tedesco ha chiesto un incontro con il sottoscritto per imparare da noi il *project* così da importarlo in Germania e questo perché nemmeno la Germania, che pure è un Paese ricco, è più nelle condizioni di realizzare le infrastrutture con solo denaro pubblico. I finanziamenti statali non ci sono e quindi questo è l'unico modo per realizzare le infrastrutture, a meno che non si decida di non realizzarle più!

Senatore Filippi, lei ha ricordato di essere mio conterraneo, ebbene io ho avuto modo di interloquire a lungo con i responsabili della nostra Regione – mi riferisco alla Toscana – che certamente non militano nella stessa parte politica. Domani è previsto l'ennesimo l'incontro con il Presidente della Giunta regionale, con il quale abbiamo concordato che la strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno non diventerà mai

efficiente se non la si trasforma in autostrada, ma per farlo occorre far pagare il pedaggio. Analogo discorso vale per la strada Siena-Firenze se veramente si vuole che diventi un'infrastruttura seria.

FILIPPI Marco (PD). Su questo siamo d'accordo. La questione è come mantenere la manutenzione di queste strade nell'immediato!

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Oltre tutto ci stiamo riferendo ad una legge dello Stato, ma non abbiamo ancora proceduto perché voglio prima avere la certezza che il pedaggiamento vada nella direzione indicata dal Governo ed in tal senso desidero avere delle garanzie precise.

Quanto alla questione degli innumerevoli ruoli giocati dall'ANAS, ritengo in primo luogo necessario che ANAS esca dalla pubblica amministrazione.

Forse non ci si è resi conto che le risorse sono scarse e che non possiamo incidere sui parametri fissati a Maastricht. In Europa ho perso la battaglia affinché le infrastrutture uscissero dai suddetti parametri e d'altronde non tutte le battaglie possono essere vinte. Persi una battaglia anche nel 2001-2006 quando, in qualità di Ministro dell'ambiente, chiesi che le risorse spese per la salvaguardia ambientale potessero essere sottratte ai parametri di Maastricht. L'Europa non ha voluto perseguire questa strada e fui sconfitto anche in quella occasione, ciononostante rifarei quella battaglia proprio perché sono convinto che sia giusta.

Quanto all'aeroporto di Fiumicino, pur accettando i giudizi negativi – anche perché conosco bene il mestiere dell'opposizione che ho svolto per tutta la vita – reputo però ingenerosa la critica che al riguardo mi è stata rivolta, considerato che i problemi in ordine alla situazione di questo aeroporto e alla difficile condizione di ADR li ho sollevati io per primo. Sono quindi perfettamente consapevole dell'esistenza di un «problema Fiumicino» che proprio in questi giorni stiamo cercando di affrontare.

Il problema è serio perché oggi l'ENAC non è in condizione di far arrivare nuove compagnie perché Fiumicino non reggerebbe l'impatto. Al riguardo esiste una norma che prevede un aumento tariffario, ma tale possibilità non è stata ancora portata all'attenzione del CIPE, semplicemente perché oggi questo aumento non servirebbe a risolvere il problema e allora per quale ragione far gravare un incremento tariffario sui viaggiatori? Tale incremento può rappresentare un contributo importante, ma se associato ad altre iniziative. Attraverso l'istituzione di uno specifico tavolo stiamo affrontando questa problematica, perché torno a ribadire che far spendere di più i cittadini non risolverebbe il problema che deve essere affrontato anche su altri piani.

Infine, per quanto riguarda il comparto ferroviario, stante le critiche avanzate, è molto probabile che io non sia riuscito a spiegare i vantaggi della logica dei lotti costruttivi. Considero questi ultimi il fiore all'occhiello della mia politica e, quindi, se c'è una critica vorrei capirla meglio, tenuto conto che i lotti costruttivi consentono di far partire quota parte di

un'opera che altrimenti non partirebbe; grazie ad essi viene garantito un fondo per coprire l'intero intervento, per di più evitando di confliggere con i parametri di Maastricht. Mi sembra che si tratti di aspetti positivi.

Mi aspetterei una critica qualora una volta partito un lotto, durante i lavori ci si trovasse nella condizione di non reperire i finanziamenti necessari alla realizzazione del lotto successivo. Ma non è questa la situazione, visto che i lotti costruttivi consentono di far partire le opere e, quindi, di dare lavoro andando così ad incidere in termini di prodotto interno lordo. Questi sono tutti aspetti positivi che rivendico a favore dell'azione del Governo.

CICOLANI (*PdL*). Parto dalla conclusione di questo primo intervento del Ministro. In questa occasione non sono d'accordo con il senatore Filippi, in quanto attribuisco all'azione del Ministero in materia di lotti costruttivi una valenza importante anche ai fini di una possibile ripresa economica. È grazie a questa azione, infatti, che oggi possiamo parlare di Terzo valico, di completamento della Treviglio-Brescia e della realizzazione di altre opere. In tempi oggettivamente difficili si è quindi riusciti a trovare una soluzione ragionevole, che, tra l'altro, dà un limite alle dimensioni dell'intervento effettuato da Ferrovie dello Stato per il completamento delle opere. La norma che abbiamo approvato è quindi anche cautelativa, appunto perché le Ferrovie non possono superare un certo limite di spesa ai fini del completamento delle opere.

Plaudo pertanto a questa iniziativa che ritengo utile ai fini di quella piccola ripresa economica che sembra manifestarsi in quest'ultimo periodo.

Poiché alcuni argomenti sono stati già trattati, mi limiterò a chiedere qualche piccolo approfondimento.

Da parlamentare del Lazio, anch'io do atto al Ministro dell'attenzione che sta rivolgendo alla situazione dell'aeroporto di Fiumicino. La nostra preoccupazione, tuttavia, nasce da una dichiarazione effettuata in questa sede dal presidente dell'ENAC, dottor Riggio, secondo cui, per effetto di una mancata ricapitalizzazione della società Aeroporti di Roma e quindi di un *rating* (BB-) che comporta un pagamento di interessi più elevato rispetto a quello che sarebbe tenuto a versare una società sana, l'incremento tariffario non sarebbe sufficiente a garantire alla suddetta società la credibilità necessaria per realizzare tutti gli investimenti che servirebbero. Peraltro, sempre in questa sede il Presidente dell'ENAC ha sostenuto l'opportunità di offrire adeguate garanzie, e da parte mia vi sarebbe tutta la disponibilità a precedere in tal senso proprio perché credo che occorra fare di tutto per invogliare i privati a investire ed a questo riguardo le affermazioni effettuate prima dal Ministro a proposito della Germania la dicono lunga su quali siano le nostre prospettive!

Sarebbe quindi opportuno dare le garanzie che chiede il gruppo di controllo di Aeroporti di Roma per poter affrontare positivamente il problema, e quindi ricapitalizzare la società a fronte di un quadro di certezze

sotto il profilo della redditività degli investimenti. Su questo aspetto vorrei quindi avere qualche notizia ulteriore.

La seconda domanda riguarda la questione della manutenzione straordinaria della rete ferroviaria, un tema di enorme delicatezza. Nel merito mi risulta che la Rete ferroviaria italiana (RFI) abbia inviato al Ministero una lettera molto importante, concordata con il Ministero stesso. Al riguardo il Ministro oggi ha fornito una prima risposta, segnalando che sono stati trovati 280 milioni di euro a fronte dei 1.900 milioni di euro indicati. Resta però ancora un debito di oltre 1.600 milioni. In quella lettera, che per quello che ci è dato sapere riporta una posizione condivisa dal Ministero, si segnala l'impossibilità di portare avanti il piano degli investimenti, stante la necessità di garantire, in via prioritaria, l'esercizio della linea e quindi la manutenzione straordinaria. Stando al testo di quella lettera, sembrerebbero a rischio gli investimenti del contratto di programma. Non è invece più a rischio la linea Treviglio-Brescia, perché su di essa si è incardinato un contratto, mentre sarebbero ancora in forse opere come il Terzo valico e altri interventi.

A fronte di questo quadro, mi interesserebbe sapere se e come eventualmente si intende procedere. Qualora si ritenga necessario un passaggio parlamentare, è importante che il Ministro sappia che noi siamo tutti assolutamente convinti del fatto che nei contratti di programma non possa mancare la preconditione, che è poi la manutenzione straordinaria della rete, altrimenti sarebbe davvero come se una persona in una casa dove perdono i rubinetti e piove dal tetto immaginasse di poter costruire una stanza in più, e non di sanare la situazione!

Un'ultima domanda – anche se ne avrei ancora tante da porre sul trasporto pubblico locale – riguarda lo stato di adozione dei decreti attuativi della riforma del codice della strada. Come sottolineato dal Ministro, abbiamo varato questa importantissima riforma che in base ai dati forniti dal Ministero dell'interno sta producendo risultati eccezionalmente positivi. Riceviamo i complimenti per il varo di questo codice, ma al contempo ci segnalano la mancanza dei decreti attuativi. Sappiamo che il numero dei suddetti decreti è elevatissimo – circa un centinaio – e quindi immaginiamo che il lavoro che gli uffici legislativi sono tenuti a svolgere sia enorme; ciò premesso, mi permetto di ricordare che questi decreti sono necessari, anche al fine di garantire la distribuzione della spesa tra i soggetti cui la legge fa riferimento.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per quanto riguarda la situazione dell'aeroporto di Fiumicino e la ADR, come già segnalato in risposta al senatore Filippi, non posso che dire che il problema è serio. Noi stiamo garantendo le certezze contrattuali e al tempo stesso il reale controllo degli investimenti. Se la questione dell'incremento tariffario fosse stata già sottoposta all'esame del CIPE, molto probabilmente oggi sarei stato nelle condizioni di dire con maggiore sicurezza che l'aumento tariffario in questo caso non serve a nulla. È proprio in ragione di ciò che abbiamo deciso di svolgere un ragionamento diverso e cioè: ferma

restando la norma, è opportuno portare all'attenzione del CIPE l'incremento tariffario solo quando si avrà la certezza dell'esistenza di un piano di garanzia. Infatti, immaginiamo per un attimo un fallimento di ADR e il ritorno della gestione di Fiumicino a ENAC: ebbene in tal caso qualcuno ritiene che ENAC sarebbe nelle condizioni di gestirlo? A fronte di una tale eventualità è chiaro che il Governo, responsabilmente, deve lavorare per cercare di evitare che ciò accada. Se è vero, come è vero, che nel 2020 per l'aeroporto di Fiumicino transiteranno 60 milioni di passeggeri, è evidente che non potremo non essere in grado di accoglierli solo perché non siamo stati capaci di svolgere seriamente il nostro lavoro!

Procederemo quindi all'incremento delle tariffe solo quando avremo completato l'analisi del piano che ENAC, dopo averlo a sua volta esaminato, ci ha consegnato. L'aumento delle tariffe avverrà, quindi, quando avremo la certezza che tutto è a posto e che esistono le condizioni che consentono di garantire l'ampliamento e il miglioramento di Fiumicino.

Quanto al comparto ferroviario, senatore Cicolani, ho fornito risposta alla lettera di RFI lo stesso giorno in cui l'ho ricevuta, con una nota inviata al collega Tremonti e questo proprio perché ho sempre privilegiato l'aspetto della sicurezza.

Per quanto riguarda i decreti attuativi della riforma del codice della strada, il Ministero sta operando con una celerità commisurabile al lavoro; stante la loro numerosità, posso comunque assicurare che gli uffici legislativi stanno lavorando alacremente.

Le critiche del settore rivolte al Ministero sono tante, ma non c'è convegno o incontro dove non si ricevano ringraziamenti e complimenti per il varo di questo codice rispetto al quale c'è unanimità di consensi. Anche in tal caso non ha lavorato solo l'ufficio legislativo nel chiuso di una stanza, ma sono stati coinvolti tutti i soggetti interessati, la decisione finale poi è stata ovviamente del Ministero, ma supportata da una miriade di incontri che ci hanno consentito di stilare il testo che anche voi avete apprezzato.

PRESIDENTE. Ovviamente noi siamo molto soddisfatti per il varo del codice della strada al quale riteniamo di avere dato un consistente contributo, stanti le quattro letture del provvedimento da parte del Parlamento che hanno richiesto un forte impegno degli uffici e dei diversi soggetti che si sono adoperati quotidianamente per raggiungere questo importante risultato.

RANUCCI (PD). Signor Ministro, toccherò i vari temi cercando di essere il più rapido possibile per lasciare spazio ai colleghi che desiderano intervenire.

Quanto al trasporto pubblico locale, il Ministro giustamente ha fatto riferimento all'emergenza del settore del trasporto su gomma. Credo che in tale ambito si dovrà intervenire magari con delle privatizzazioni, ma questo è un tema che dovrà essere affrontato in un altro contesto. Da qui, però, volevo arrivare al trasporto marittimo. Abbiamo preso atto della

privatizzazione della Tirrenia a seguito della quale si riscontrano già degli effetti negativi, perché la famosa continuità territoriale in alcuni casi viene messa a rischio. La continuità territoriale deve essere preservata proprio a tutela di coloro che risiedono nelle isole minori e che quindi sono, da questo punto di vista, svantaggiati.

Vorrei ora soffermarmi sulla politica del trasporto merci ed al riguardo mi interesserebbe conoscere quale sia la strategia che si intende perseguire. Ad esempio, mi chiedo perché non si tenti di incentivare il trasferimento del trasporto merci da gomma a ferro?

Mi risulta che sia stato realizzato qualche intervento per le autostrade del mare, con la concessione di incentivi per spostare il trasporto merci dalla strada al mare e questo è un merito che le riconosciamo, signor Ministro. Tuttavia, credo che, pena qualche discussione con gli autotrasportatori, sarebbe possibile operare un forte spostamento sulle ferrovie, liberando così le strade e fornendo un contributo positivo alla circolazione.

A questo si riallaccia anche la politica dei pedaggi, non per quanto riguarda le autostrade, ma per ciò che concerne i pendolari. Anche in questo ambito, infatti, deve essere individuata una strategia, sia nel caso in cui si voglia spostare sulle ferrovie e sui mezzi pubblici il trasporto, e quindi si intenda utilizzare il meccanismo del pedaggiamento a questo scopo; sia nell'eventualità in cui si intenda impiegare tale meccanismo per ripianare i conti dell'ANAS.

Da ultimo, signor Ministro, sarebbe bene che il ricavo di qualsiasi tipo di pedaggiamento potesse essere reinvestito sui territori. Quindi, se si pedaggia un raccordo o un'autostrada urbana, gli introiti dovranno essere investiti a beneficio di quel territorio.

Signor Ministro, debbo riconoscere che lei risponde sempre alle interrogazioni che vengono presentate. Personalmente ho presentato, qualche tempo fa, un'interrogazione sulla Linea C della Metro di Roma. Anche in questo caso, quindi, si trattava di una questione legata al trasporto pubblico locale, e lei in tal caso segnalò che vi era una trattativa in corso.

Come lei ben sa il finanziamento destinato alla realizzazione del Tracciato fondamentale da T2 a T7 della Linea C, mancava di circa 800 milioni, nel merito vorrei sapere quale sia al momento la situazione. A me risulta che il CIPE non abbia ancora sbloccato quei finanziamenti e che, anche in questo caso, si sia imboccata la strada del *project financing*. Non abbiamo niente da eccepire rispetto a questa soluzione che, anzi, è la benvenuta, ma vorremmo tuttavia capire se si stia realmente procedendo in tale direzione.

In conclusione, anche se il collega Vimercati parlerà più ampiamente della tematica aeroportuale, in qualità di senatore romano, desidero anch'io soffermarmi sul problema dell'aeroporto di Fiumicino. Dico subito con molta chiarezza che noi siamo a favore della costruzione della quarta pista, anche se mi risulta che al riguardo ci siano state delle proteste da parte del territorio, l'auspicio è quindi che la realizzazione di questa ulteriore pista non dia adito a speculazioni. Si tratta di un'opera di ampliamento fondamentale per i servizi dell'aeroporto di Fiumicino, così come

è fondamentale il potenziamento del collegamento ferroviario da Roma a Fiumicino. Lo stesso principio vale per il collegamento ferroviario con Viterbo. Concordo con il Ministro nel ritenere che oggi non si può chiudere Ciampino, ma che gli scali dei voli *low cost*, come nel resto del mondo, devono essere situati a 50-60 chilometri di distanza da Roma. Di conseguenza, però, è necessario un rafforzamento del collegamento ferroviario perché, altrimenti, realizzeremmo un'altra Malpensa. L'aeroporto di Fiumicino presenta indubbiamente dei problemi e le questioni al riguardo da lei segnalate sono reali, tuttavia vorrei spezzare una piccola lancia anche a favore dei soggetti che hanno investito e che oggi si trovano in una situazione difficile. Questi investitori hanno comprato dai soci australiani di Aeroporti di Roma il 51 per cento delle quote azionarie e ricordo che successivamente il consorzio australiano è fallito. Alla luce di quanto detto, ritengo pertanto che occorra assumersi tutta una responsabilità affinché Aeroporti di Roma non ritorni indietro, posto che qualcuno ha preservato dal fallimento l'aeroporto di Fiumicino. Questa è storia e, quindi, bisogna compiere tutti gli sforzi possibili per individuare le condizioni di bancabilità del contratto, che è poi l'elemento di maggiore interesse, insieme ovviamente a quello dell'adeguamento tariffario. Bisogna quindi tentare di trovare le soluzioni migliori possibili, nel rispetto delle leggi e degli interessi della città di Roma, dei passeggeri e di coloro che lavorano all'interno dell'aeroporto di Fiumicino.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Senatore Ranucci, quanto all'opportunità di trasferire il trasporto merci da gomma a ferro, segnalo che in tutta Europa, non solo in Italia, ma anche in Germania (dove la percentuale di merce trasportata dalla ferrovia era abbastanza consistente), in questi ultimi anni vi è stato un crollo del trasporto su ferro ed un ritorno di quello su gomma. Molto probabilmente, per quanto riguarda l'Italia sono tante le componenti che hanno determinato tale ritorno, ivi compresa la scarsa efficienza del servizio prestato. Credo pertanto risulti difficile, anche prevedendo degli incentivi, ritornare massicciamente ad un trasporto su ferrovia.

Soprattutto per le caratteristiche geomorfologiche del nostro Paese, sono portato a credere molto alle autostrade del mare. Ho voluto anche verificare il funzionamento di alcune di queste e aggiungo che il non aver investito in tale direzione in questi anni ha rappresentato un grave errore. Ritengo altresì che l'applicazione del pedaggiamento sulla rete stradale possa contribuire anche a far nascere le autostrade del mare.

Quanto alla funzionalità delle ferrovie, francamente, non mi sentirei qui di assumere un impegno forte. Infatti, avendo avuto modo di interloquire tante volte con l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato ed anche con i colleghi Ministri dei trasporti tedesco e francese, sono indotto a riconoscere che questo problema esiste. Quanto al trasporto pubblico locale, sarebbe bene ricordare che per lo meno abbiamo risolto il problema del trasporto ferroviario regionale.

Per quanto riguarda la privatizzazione della Tirrenia, approfitto della domanda del senatore Ranucci per completare la risposta ai quesiti posti dal senatore Filippi. La situazione della compagnia Tirrenia era addirittura peggiore di quella di Alitalia, e quindi con il nostro intervento abbiamo evitato un vero dramma. Infatti, diversamente dal personale dell'Alitalia che, disponendo di una elevatissima specializzazione, aveva la possibilità, se pure spostandosi all'estero, di trovare un nuovo lavoro, per i 3.800 lavoratori di Tirrenia perdere il posto di lavoro avrebbe rappresentato invece una tragedia. La questione non è ancora del tutto definita e probabilmente dovremo ancora soffrire ma, allo stato attuale, non vi è stata perdita di posti di lavoro, e qualora se ne ravvisasse la necessità abbiamo anche previsto la possibilità di un ricorso alla cassa integrazione. Quindi se pure dovremo continuare a lavorare sulla questione, essa non è così drammatica come si era presentata all'inizio.

La Linea C è stata registrata dal CIPE fino a San Giovanni e stiamo verificando la copertura per la tratta fino alla Farnesina. È inutile sottolineare che il mio ragionamento ritorna sempre al nodo dell'aeroporto di Fiumicino perché, nel caso di assegnazione delle Olimpiadi a Roma, Fiumicino diventerebbe la base operativa generale. È chiaro, quindi, che la soluzione va trovata in tempi brevi. Abbiamo aperto un tavolo su tale questione, tuttavia, poiché la vicenda di Fiumicino per dimensione e complessità non può essere risolta solo dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ho chiesto che tale tavolo si sposti a Palazzo Chigi e veda anche la partecipazione della Presidenza del Consiglio.

STIFFONI (*LNP*). Signor Ministro, lei ha indicato come suo maggior cruccio il trasporto ferroviario locale e regionale, immagino in riferimento ai disagi in cui incorrono i passeggeri.

Mi permetto anch'io di porre l'accento sulla drammaticità della situazione di tale comparto. Personalmente vengo dal Veneto, dove la situazione è veramente disperata, stante il fatto che non solo i treni accumulano enormi ritardi, ma sono anche assolutamente disastri.

MAGISTRELLI (*PD*). Per consolarsi, senatore Stiffoni, dovrebbe venire a vedere i treni che circolano nelle Marche!

STIFFONI (*LNP*). Le chiedo quindi come si intende intervenire per migliorare questa difficile situazione.

Quanto al MOSE, lei, signor Ministro, ha dichiarato che alcuni dei lavori relativi a questa importante opera forse giungeranno a conclusione prima del tempo. Al riguardo le chiedo come si sposti la realizzazione del MOSE con la prospettiva di perforazioni finalizzate alla ricerca di idrocarburi nell'Adriatico, tanto più che ultimamente mi sembra che certi problemi di subsidenza, che potrebbero venire a determinarsi, siano stati eccessivamente minimizzati.

Quanto alla realizzazione degli assi autostradali, segnalo che nel Veneto due di questi sono monchi, mi riferisco anzitutto all'asse Venezia-

Monaco, che si ferma a Belluno e che invece rappresenterebbe un'ideale valvola di sfogo della autostrada del Brennero. Ci sono prospettive in tale direzione? Mi pare che questo asse non sia tra le priorità del Governo, mi permetto però di sottolinearne l'importanza sia in termini di trasporto delle merci che di mobilità delle persone. L'altro asse è rappresentato dalla Valdastico nord (la famosa Pi.Ru.Bi) che si ferma invece a Piovene Rocchette. Le sarei grato se volesse fornirmi dei chiarimenti anche a riguardo.

Presidenza del vice presidente MENARDI

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per quanto riguarda l'asse autostradale Valdastico nord stiamo lavorando con la Provincia di Trento per risolvere il problema.

Quando lei, senatore Stiffoni, ha parlato del trasporto pubblico locale in Veneto, è insorta la collega delle Marche, ma avrebbe potuto farlo chiunque altro. Infatti, è inutile negare che il problema è reale. Tra l'altro, soprattutto per quanto riguarda il trasporto ferroviario, c'è un contrasto che inevitabilmente emerge: c'è una linea ferroviaria di alta velocità di altissimo livello e di alta ingegneria, addirittura invidiata e mutuata in tutto il mondo, a fronte della quale c'è poi il comparto del pendolarismo, la cui situazione purtroppo tutti conosciamo. Abbiamo però stanziato delle risorse per comprare treni nuovi a favore delle Regioni che avevano stipulato i contratti e quindi possiamo dire di non partire da zero.

Quanto agli assi autostradali, alcuni sono di competenza regionale, come nel caso della Pedemontana veneta.

Con riferimento ai ventilati rischi di subsidenza, infine, posso dire che il mio Ministero ha tantissime competenze, tra le quali però – fortunatamente – non rientra anche questa, per cui, senatore Stiffoni, non mi faccia occupare anche di questioni che non mi competono!

STIFFONI (*LNP*). Quello che però volevo chiederle è se sia compatibile questa enorme opera con l'ipotesi di andare a perforare il metano al largo di Venezia? A me sembra un'assurdità!

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non ho studiato a fondo l'argomento e quindi non sono nelle condizioni di poterle rispondere. Ripeto, questo tema riguarda i Ministeri dello sviluppo economico e dell'ambiente. Ricordo di essermi occupato della questione quando ero Ministro dell'ambiente ma senza entrare approfonditamente nel merito. Mi sento però di dire che oggi esistono tecnologie che ci consentono di fare cose che fino a poco tempo fa era impossibile anche solo immaginare. La mia comunque non è una risposta, ma solo un commento alla sua domanda.

Quanto al MOSE, devo dire che noi italiani siamo molto portati all'autocritica e questa è un'abitudine diffusa a destra come a sinistra, senza distinzioni. Io posso solo dire che non c'è un'opera simile al MOSE in tutto il mondo. Si tratta di un'opera di altissima ingegneria. Ho avuto modo di osservare le modalità di funzionamento delle paratie e i tecnici mi hanno riferito che un errore anche inferiore ad un millimetro potrebbe comprometterlo. È un'opera eccezionale, realizzata da ingegneri italiani, tanto che sulla mia scrivania ho una miniatura del meccanismo.

STIFFONI (*LNP*). Se però c'è un problema di subsidenza, un errore di un millimetro poi potrebbe non far funzionare più niente.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Addirittura meno di un millimetro.

Presidenza del presidente GRILLO

VIMERCATI (*PD*). Vorrei fare due brevissime premesse.

Quanto alla prima, il bilancio negativo del suo Ministero e di questo Governo nel campo delle infrastrutture non è tracciato solo dal collega Filippi o dal Partito democratico, ma è universalmente certificato. L'ultima certificazione è dell'osservatorio di novembre dell'Associazione nazionale costruttori edili (ANCE), laddove si dice che vi è un progressivo disimpegno dello Stato nella realizzazione delle opere pubbliche, e viene anche indicato il taglio dei finanziamenti. A proposito del piano CIPE delle opere prioritarie, l'ANCE sostiene che l'impegno dell'Esecutivo non è proseguito nella fase di attuazione del programma. Il bilancio negativo dell'azione del Governo, quindi, viene dal mondo dell'impresa prima ancora che dal Partito Democratico.

Esso dovrebbe costituire elemento di riflessione per la Commissione, ma anche per lo stesso Governo, perché non è immaginabile che questo sia il futuro. Inoltre, le riflessioni dell'ANCE sono confermate da dati particolarmente drammatici per quanto riguarda la perdita occupazionale, che è stimata in 250.000 posti di lavoro, da quando si è aperta la crisi. Il settore continua a perdere occupazione e la mortalità delle imprese è alta. Non è possibile cavarcela semplicemente con il *project* e con i privati.

Noi siamo sostenitori del partenariato pubblico-privato, però riteniamo – parlo da senatore proveniente dalla Lombardia, dove ci sono le principali opere realizzate con il fortissimo contributo dei privati – che non sia immaginabile che il privato subentri allo Stato. Il privato può essere *partner* con una percentuale che possiamo discutere, ma non può prendere il posto dello Stato, perché altrimenti il risultato sarebbe quello

per cui le infrastrutture si fanno dove ci sono le risorse del mercato, cioè nelle aree forti, aggravando così gli squilibri regionali italiani.

Dopo queste due brevi premesse, vorrei fare alcune domande molto specifiche. Sempre nel *report* dell'ANCE è riportato un dato che, purtroppo, è rimasto nel dimenticatoio anche nella stampa e sul quale vorrei una sua risposta, signor Ministro. Mi riferisco al dato relativo alla crescita abnorme del lavoro irregolare nel settore delle costruzioni.

L'ANCE distingue i dati ISTAT che vedono per il primo semestre 2010 un + 1,6 per cento del numero degli occupati, mentre le casse edili registrano un - 8,9 per cento. Se ne deduce ovviamente che, poiché l'ISTAT non può dire il falso e nessuno pensa che affermi delle sciocchezze, se la percentuale aumenta da una parte e diminuisce dall'altra stiamo parlando evidentemente di una crescita abnorme di lavoro irregolare. Ebbene, che cosa fa il suo Governo per porre rimedio a questa che è una piaga gravissima, perché come sappiamo il lavoro irregolare implica una serie di altre questioni, a partire dalle mafie?

Questo Governo realizzò - fu tra i primi provvedimenti di cui si occupò questa Commissione - una modifica del Documento di regolarità contributiva: ebbene, non è forse il caso di rivedere queste norme, che probabilmente hanno aperto delle maglie all'aumento dell'occupazione irregolare?

Sulla questione del trasporto pubblico locale, la domanda viene per così dire spontanea: il decreto sul federalismo regionale è bloccato dalle Regioni perché il Governo non ha ottemperato ad un impegno proprio in riferimento al trasporto pubblico locale. Questo significa - così ho compreso dalla sua esposizione - che il Governo è pronto a dare alle Regioni quello che le Regioni chiedono e che non si tratta di una libera elargizione ma di un accordo che non è stato ottemperato. Le cose stanno in questi termini, oppure no? Questo, infatti, è un punto fondamentale e mi meraviglia che il collega della Lega non lo abbia sollevato.

Quanto al settore aeroportuale è stata già affrontata la questione dell'aeroporto di Fiumicino, che per ragioni di tempo non riprenderò. Desidero in proposito però richiamare una battuta del presidente di Alitalia Colaninno il quale ha dichiarato che il collegamento Fiumicino - Roma è vergognoso! Che cosa intende fare il Governo per superare questa situazione? Dobbiamo per forza aspettare che intervenga Montezemolo con il suo treno privato o possiamo immaginare che le Ferrovie dello Stato si muovano? La tariffa di 15 euro per questa tratta è semplicemente scandalosa se si paragona alla sporcizia di questi treni, alla loro pessima manutenzione ed al fatto che siano privi di aria condizionata! Che cosa si intende fare in proposito?

Per quanto riguarda la politica di concorrenza, abbiamo voluto - o meglio voi avete voluto e non intendo riaprire questo capitolo - salvare Alitalia nel modo che tutti conosciamo, sospendendo la concorrenza nel mercato nazionale per tre anni e mi pare che siamo pressoché alla scadenza del triennio. Ebbene, non mi pare che da nessuna parte ci sia una

norma che stabilisca che la concorrenza viene limitata anche per le tratte internazionali.

Io le ho rivolto un'interrogazione qualche mese fa, cui lei ha cortesemente risposto, a proposito della richiesta di SEA – Aeroporti di Milano, in particolare di Malpensa, di consentire la prosecuzione del volo Singapore – Milano verso New York, con tappa a Milano. Questo per SEA avrebbe significato acquisire un cliente importante come Singapore Airlines sullo scalo milanese e quindi dare un ulteriore slancio alla ripresa degli scali milanesi dopo il *dehubbing* di cui abbiamo parlato. Lei ha risposto che non si può autorizzare il volo di Singapore Airlines in prosecuzione verso New York : ciò in omaggio a quale politica di tutela e soprattutto di chi? Perché c'è un volo Alitalia su New York? È questa la ragione? Ma questa ragione non esiste nell'ambito delle relazioni competitive che devono sussistere tra tutte le compagnie, tanto più che in questo modo andiamo a difendere un volo che riguarda solo parzialmente i clienti potenziali, perché Alitalia, come lei sa, ha degli aerei modesti che viaggiano nelle tratte intercontinentali, con l'assenza totale della prima classe e una presenza limitata di *business class*, al contrario di una flotta come quella della Singapore Airlines che ha la prima classe e una dotazione robusta di *business class*. E dunque, che cosa accade? Accade che i *businessmen* di Milano, della Lombardia, del Piemonte, devono andare a Francoforte per poter viaggiare perché hanno un solo volo per andare a New York e peraltro privo dei *confort* che richiede chi ha bisogno di viaggiare per ragioni non turistiche, ma di lavoro. Questo è davvero inimmaginabile! È una piccola cosa, ma che dà l'idea di quanto sia lontano dalla cultura liberale il vostro modo di gestire il traffico aereo.

Un'ultima domanda cui vorrei una risposta – non necessariamente oggi, magari il Ministro potrebbe essere così cortese da comunicarla alla Commissione o al sottoscritto in un momento successivo – è la seguente: come finirà la partita delle opere riferite all'Expo? Il suo Vice Ministro ci ha detto che i lavori sono tutti in ritardo; mi chiedo quindi se almeno qualcuna delle opere previste verrà completata per il 2015?

Mi riferisco a tutte le opere su cui il Governo ha messo anche delle risorse. Certamente parliamo di opere che poi hanno interlocutori diversi, dalla Regione al Comune alla Provincia; credo tuttavia che la loro realizzazione costituisca una responsabilità nazionale e non solo del Comune di Milano o della Regione Lombardia. Naturalmente ne chiederemo conto anche a questi soggetti e lo abbiamo già fatto quando sono venuti qui il sindaco Moratti e il governatore Formigoni, ma credo che la Commissione e il Parlamento abbiano il diritto di sapere se le risorse spese dal Governo nazionale porteranno alla realizzazione delle opere di Expo in tempo per l'apertura, oppure no e qual è ad oggi il calendario effettivo. A me risulta che solo una metà del tracciato della linea metropolitana sarà aperto, mentre tutto il resto probabilmente entrerà in funzione dopo la fine di Expo. Al riguardo sono molto pessimista; se lei riuscisse a farmi diventare ottimista, ne sarei felice.

PRESIDENTE. Sui contenuti di quest'ultima domanda forse sarebbe il caso di svolgere una seduta *ad hoc*.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Vorrei intervenire sulla questione dell'Expo per chiarire quanto sta accadendo. Il sindaco Moratti ha giocato molta della sua immagine sull'Expo: l'ha sponsorizzata, l'ha voluta, ha cominciato a lavorarci con il Governo Prodi, anche perché la nomina di Milano a sede dell'Expo non è stata ottenuta con l'attuale Governo ma con il precedente. Quando c'è una riunione, anche se la delega ce l'ha il vice ministro Castelli, molto spesso mi si chiede di partecipare, cosa che regolarmente faccio. Le opere dell'Expo di competenza del Governo sono la M5, la M4, la Brebemi, la Ten-T, la Pedemontana, la Rho - Gallarate, i cui lavori sono tutti partiti.

VIMERCATI (PD). Partiti sì, il problema è capire se arriveranno!

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per saperlo ci dovremo rivedere nel 2015, adesso non posso darle una risposta. Però, sia il presidente Formigoni che il sindaco Moratti, che sono molto critici rispetto ai ritardi, sono grati al Governo perché allo stato è l'unico ad aver garantito le risorse. Questa è la realtà. Ciò detto, che strumenti ho per convincerla che queste opere saranno finite nel 2015? È chiaro che le abbiamo fatte partire per completarle entro il 2015, ed il calendario prevede che saranno finite per quella data. Questi sono gli strumenti di cui dispongo, per avere la certezza occorre attendere il 2015!

Sul trasporto pubblico locale, e mi rivolgo al Presidente perché ho osservato che molti dei senatori intervenuti hanno posto domande su questo argomento, posso dire che se vogliamo fare un'analisi delle ragioni che ci hanno condotto alla attuale difficile situazione, possiamo anche farla. Questo problema risale alla metà degli anni Settanta, e ce lo lasciamo dietro da allora, da quando cioè si decise di abolire l'intervento dei privati in questo settore e di far sì che tutto passasse in mano prima ai Comuni e poi ai consorzi. Ogni anno si chiudevano i bilanci in perdita, ma poi fu varata la legge n. 151 del 1981, in virtù della quale si provvedeva al loro rifinanziamento. Poi è intervenuta l'Europa e il trasporto pubblico locale è andato in crisi, per cui oggi si può dire che non esiste più un servizio di trasporto pubblico locale di un comune o di un consorzio che non registri gravi perdite. Questa è la situazione.

I problemi, a mio avviso, nascono quindi a metà degli anni Settanta, quando compimmo questa scelta. Se nell'ambito del Parlamento si vuole dare vita ad un confronto sul trasporto pubblico locale e discutere delle ragioni che ci hanno portato alla situazione attuale per cercare di trovare delle soluzioni, da parte mia vi è tutta la disponibilità.

Con ciò non intendo assolutamente sottolineare che questa è una situazione che ho ereditato, perché quando si ricopre la carica di Ministri si eredita il buono e il cattivo di chi ci ha preceduto e siccome credo molto nel rispetto delle istituzioni e nella continuità istituzionale, mi faccio ca-

rico del pregresso nel bene e nel male. La realtà però di questo settore è quella che conosciamo e non si può risolvere come hanno fatto tutti i Governi, di centrodestra e di centrosinistra, che si sono susseguiti tamponando ogni volta con un po' di risorse. Il problema è enorme e andrebbe risolto affrontandolo anche attraverso norme approvate dal Parlamento. Decidiamo però insieme dove andare a prendere le risorse per farlo, perché bisogna accettare il fatto che il Governo non dispone di risorse, e se si intende finanziare il trasporto pubblico locale, naturalmente per renderlo efficiente e per avere garanzie di un ritorno, bisogna allora individuare insieme dove attingere gli stanziamenti da destinare a questo scopo. Facciamo quindi questo confronto per decidere come intervenire.

PRESIDENTE. Colleghi, ritengo che dobbiamo assolutamente riprendere questo tema e ringrazio perciò il Ministro per il suo contributo.

FILIPPI Marco (PD). Signor Ministro, l'opposizione è disponibile a lavorare su questo tema con un approccio *bipartisan*, stante la sua delicatezza.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Se al mio posto ci fosse un Ministro di centrosinistra, le assicuro, senatore Filippi, che farebbe le mie stesse affermazioni, perché questa è la situazione che non ha determinato il Governo in questi tre anni di legislatura, visto che si sta parlando di un problema che si è aperto circa 35 anni fa.

FILIPPI Marco (PD). Ribadisco che da parte nostra non c'è nessun atteggiamento ostile.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Come ho già ricordato, fino agli anni Ottanta la spesa per la realizzazione delle infrastrutture ricadeva sullo Stato addirittura al 95 per cento. Ora nel mondo, e non solo in Italia, ciò non è più possibile.

Noi siamo riusciti però, nel 2010, ad avere risorse per 10 miliardi attraverso gli accordi posti in essere con i privati. Mi spiace che l'ANCE non faccia menzione di questo dato, ma la realtà è che noi siamo riusciti ad ottenere queste risorse.

Le infrastrutture si realizzano cercando di coinvolgere i privati, senza creare aree forti o aree deboli, tant'è che se andiamo a vedere ciò che sta accadendo, scopriremo che sono partite opere al Centro, al Nord e al Sud del Paese, a testimonianza che non si è distinto tra zone forti e zone deboli. D'altra parte il fatto che le zone forti siano avvantaggiate non è certo un mistero e non lo scopriamo oggi.

Senatore Vimercati, la ferrovia Fiumicino-Roma rientra tra le opere di Roma Capitale. Noi stiamo cercando di superare questa emergenza, perché crediamo nell'assegnazione delle Olimpiadi del 2020.

Per quanto riguarda Singapore Airlines, la concessione per autorizzare questa compagnia ad effettuare il collegamento aereo Singapore-Mi-

lano-New York a Malpensa, e risolvere così il problema, non è così automatica.

Ciò premesso, noi comunque non abbiamo rifiutato l'offerta, ma la stiamo esaminando perché non riteniamo corretti i termini in cui è stata posta. Pensate solo se una proposta del genere l'avessero sottoposta ad esempio alla Francia.

VIMERCATI (PD). Le ricordo, però, che l'Italia non ha più una compagnia di bandiera, perché voi l'avete privatizzata!

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Senatore Vimercati, la questione di Alitalia c'entra solo in parte! Tale discorso vale anche per le altre compagnie che arrivano sul nostro territorio alle quali, secondo lei, dovremmo dare l'autorizzazione solo per raccattare clienti in Italia e trasportarli da qualche altra parte! Ma un Governo deve o non deve poter ragionare su tale questione? Alla fine potremo anche arrivare a queste conclusioni, ma bisogna prima valutare quali siano le contropartite.

Il meccanismo, infatti, non è così automatico. Se lo fosse, basterebbe che le compagnie arrivassero e che Malpensa incassasse. In quel caso, allora, la Singapore Airlines sarebbe la benvenuta! In realtà, invece, è che dietro a tutto questo arrivo, vi sarebbe solo un «raccattare» clienti e non l'offerta di un servizio, visto che quest'ultimo esiste già ed è fornito da altre compagnie, compresa Alitalia. D'altra parte, non credo che possa costituire motivo di dispiacere il fatto che vi sia un servizio offerto anche da una compagnia aerea composta interamente da capitali italiani! Questo non è un difetto, ma un fatto sicuramente importante.

DE TONI (IdV). Signor Ministro, la prima considerazione che desidero fare è che non ci sono Ministri che abbiano brillato oppure no in questo Governo. È il Governo Berlusconi ad avere completamente disatteso gli impegni che aveva assunto.

Signor Ministro, fosse stato applicato correttamente, pur essendo noi contrari nella sostanza, il rientro dei capitali con lo scudo fiscale anziché al 5 per cento al 12,5 per cento, avremmo recuperato quei 15 miliardi necessari a dare una risposta e a rappresentare anche una leva di capacità d'investimenti.

Questa era una semplice premessa, mentre la domanda è molto più concreta. Il nuovo piano d'impresa del Gruppo Ferrovie dello Stato, che riguarda il quinquennio 2011-2015 è prossimo all'approvazione da parte del Consiglio di amministrazione. Noi riteniamo che si tratti di un atto fondamentale che delinea la strategia produttiva, industriale, finanziaria e organizzativa dell'azienda.

Secondo alcune prime notizie, questo nuovo piano conterrà il potenziamento dell'offerta dell'Alta velocità nelle tratte realizzate, ma anche la sostanziale svendita della divisione Cargo di Trenitalia, ulteriori riassetto societari e l'avvio di nuovi processi di privatizzazione, ancora una volta

a scapito del servizio passeggeri a carattere sociale. Vorrei sapere dal Ministro se quanto detto corrisponda a verità, e se non ritenga opportuno avviare un tavolo di confronto per approfondire i contenuti del nuovo piano anche con le parti sociali chiamate in causa.

Proprio questa settimana ho presentato un atto di sindacato ispettivo sulle scelte riguardanti Trenitalia Cargo, che hanno avuto e avranno effetti di rilievo sui lavoratori del comparto.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Senatore De Toni, allo stato attuale francamente che il piano preveda questa svendita della divisione Cargo non posso saperlo. Personalmente ho l'impressione che la realtà dei fatti sia diversa. Non si tratta della svendita della divisione Cargo, quanto della diminuzione di tonnellate di merci trasportate su ferrovia. Non conosco il piano, ma posso dire di avere letto un'affermazione testuale dell'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato, riportata dalla stampa, nella quale si smentisce tale eventualità. Naturalmente quando sarà approvato il piano, verificheremo se quanto da lei segnalato corrisponda o meno al vero. Allo stato, non conosco il piano e non sono in condizione di rispondere.

MENARDI (CN). Signor Ministro, desidero porle alcune questioni di carattere generale. Ritengo che la legislatura durerà fino al 2013, pertanto relativamente a quanto da lei detto sulla riqualificazione delle aree degradate, possiamo immaginare un contributo parlamentare su una vicenda, peraltro, rientrante nella competenza urbanistica delle Regioni?

Seconda questione. L'accelerazione delle procedure di affidamento è un altro degli argomenti su cui, a mio parere, occorre intervenire e, peraltro, avendo io stesso depositato un disegno di legge che mutua il *débat publique* francese, vorrei sapere se ritiene percorribile questo tipo di proposta.

In terzo luogo, lei ritiene che il Governo sia in grado di intavolare con le Ferrovie dello Stato lo scorporo vero delle reti, in modo da trovare soggetti privati che intervengano direttamente sia sulle tratte commerciali, sia sul servizio universale, stante il fatto che già oggi le stesse Ferrovie lamentano una difficoltà nel far fronte ai costi, dovuti in particolare al trattamento del personale? Come lei sa, infatti, i privati applicano contratti diversi: peraltro, questo ci è imposto dalle normative comunitarie, tanto che addirittura i privati che arrivano dall'estero possono scegliere se applicare i contratti del nostro Paese nel periodo transitorio o fare riferimento ai contratti di provenienza.

Condivido assolutamente l'ipotesi del pedaggiamento delle strade e ricordo a tale riguardo quanto è stato da tutti segnalato, sia da lei, signor Ministro, che da altri colleghi, e cioè che con il periodo stabilito nel *project financing* già attualmente diventa assolutamente interessante l'investimento nelle infrastrutture. Infatti, a differenza di quanto accade nella finanza – mi riferisco ai titoli in generale – un'infrastruttura è molto affidabile, a condizione, però, che le norme siano certe e che lo Stato sia in

grado di dare garanzia agli investitori che la convenzione trentennale o cinquantennale non verrà in alcun modo ridiscussa. Aggiungo che è evidente che tutto ciò dipende dal sistema Italia.

Infine, lei non crede che sulla linea Torino-Lione si possa rettificare la strategia, cercando di attivare immediatamente il *tunnel* di valico, lasciando poi, ad una fase successiva, la soluzione della rete di adduzione a valle, ossia utilizzando in una prima fase la linea storica?

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Chiedo al Parlamento – in questo caso al Senato – di darci una mano per quanto riguarda l'accelerazione delle procedure di affidamento. Come mi è capitato più volte di ripetere, questo costituisce uno dei problemi più seri che il Paese è chiamato ad affrontare in materia infrastrutturale. Allo stato, quando ci si trova nella necessità di accelerare le procedure, immediatamente chi è all'opposizione lamenta che si vogliono togliere i controlli e questo vale tanto per la destra quanto per la sinistra. Fino ad oggi ciò ha portato i vari Governi che si sono succeduti – e molto probabilmente anche le Aule parlamentari – a non intervenire completamente su questo problema. Sostenere che in questi tre anni non abbiamo fatto nulla dal punto di vista legislativo per accelerare le procedure equivale a una bugia, però è vero che non abbiamo fatto quanto era necessario. Questa è una di quelle norme che, a mio avviso, maggioranza e opposizione dovrebbero concordare e approvare. Infatti, non è possibile che in Italia dal momento della progettazione di un'opera e dell'espletamento della gara d'appalto a quello dell'inizio dei lavori debba passare così tanto tempo, non ci sono esempi del genere nel resto del mondo! Si tratta, però, di un problema di misure su cui dobbiamo cercare di intervenire con provvedimenti anche di carattere legislativo.

Certamente il Governo può intervenire per scorporare le reti ferroviarie. Nella liberalizzazione ci si può credere o meno, personalmente ritengo che sia una strada da percorrere. Va detto però chi crede meno di tutti l'Europa. Ho avuto decine di incontri con i Ministri francesi (il collega Bussereau, prima, e il collega Mariani, dopo), nell'ambito dei quali ho avuto modo di constatare che i francesi pretendono di venire in Italia con le loro ferrovie, ma fanno di tutto perché le nostre ferrovie non intervengano in Francia. Questo è quindi un problema che si pone a livello europeo, per risolvere il quale non so se sia sufficiente intervenire in Italia sulla gestione delle reti. La mia opinione è che occorra operare in ambito europeo per aprire finalmente il mercato.

Quanto alla tratta Torino-Lione, la questione è complicata e difficile e in questi anni l'osservatorio ha lavorato abbastanza bene e siamo finalmente arrivati all'inizio dei lavori del cunicolo de La Maddalena. Il percorso è stato intrapreso e quindi sarebbe bene non modificarlo ora, perché rischieremmo di rimettere tutto in discussione.

In relazione al cosiddetto Piano casa 2, senza dubbio chiederò un coinvolgimento del Parlamento. Domani è prevista una riunione al Ministero dell'economia e delle finanze per presentare il provvedimento legi-

slativo nell'ambito del quale ho chiesto l'inserimento di alcuni articoli e che verrà portato all'attenzione del Parlamento.

Il futuro della gestione dei servizi ferroviari e della concorrenza non è facile: allo stato, come già ricordato, stiamo monitorando il processo.

MAGISTRELLI (PD). Signor Ministro, desidero anzitutto avanzare una richiesta. Se fosse possibile, avrei piacere di averla più spesso in Commissione: lei, infatti, ha sicuramente molti problemi da affrontare, ma anche noi, sul territorio, a livello regionale e di macroaree, ci troviamo giornalmente a far fronte a tutta una serie di questioni a cui dobbiamo dare delle risposte. Tali risposte devono essere date dallo Stato, dalle Regioni e dagli enti locali. In tale ottica, penso possa giovare un rapporto più assiduo tra Commissione e Ministro.

Passo subito ai tre punti che intendo sottolineare, cominciando dalla «bassa velocità» nell'Adriatico – e già da questa premessa credo trapeli una certa preoccupazione –; dal cosiddetto Progetto Quadrilatero, soprattutto con riferimento alla parte che va da Ancona a Perugia, posto che nel tratto Civitanova-Macerata, i lavori mi risultano procedere speditamente.

E al recente fenomeno di maltempo nelle Province di Fermo ed Ascoli Piceno. Ieri alcuni parlamentari del centrodestra, prima, e del centrosinistra, dopo, si sono recati a Palazzo Chigi per un incontro nel corso del quale il sottosegretario Letta ci ha garantito che l'iniziativa per la dichiarazione dello stato di calamità per quelle aree verrà portata all'attenzione del prossimo Consiglio dei ministri. Sottolineo che, in una zona che non appare limitata (solo se rapportata alle dimensioni nazionali) visto che stiamo parlando di oltre metà territorio delle Marche, la situazione è veramente disastrosa. Negli stessi termini si è espressa anche la Protezione civile.

Passando al tema dell'Alta velocità, occorre considerare che, se il versante tirrenico in qualche modo fruisce di questo servizio, lo stesso non si può certo dire per quello adriatico. Addirittura pochi giorni fa Trenitalia aveva soppresso un treno (andata e ritorno) nella tratta Pescara-Venezia. Questa, ripeto è un'area del territorio italiano particolarmente penalizzata. Su questo argomento avrei molto da dire, ma stante lo scarso tempo a disposizione mi fermo qui auspicando di riprenderlo in occasione di una sua prossima audizione nell'ambito della quale spero anche di poter affrontare la questione della linea ferroviaria Orte-Roma, che è rimasta uguale da quando frequentavo l'università, il che accadeva diversi anni fa. Ricordo che all'epoca da Ancona a Roma impiegavo quattro ore e mezza e mi risulta che oggi il tempo di percorrenza sia rimasto sostanzialmente lo stesso.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Anche la tratta ferroviaria Tirrenica è sacrificata dal punto di vista dell'Alta Velocità.

MAGISTRELLI (PD). Infatti. Quindi comprenderà quanto ho appena sottolineato.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Anche la linea ferroviaria Genova – Roma è diventata di serie B.

Per quanto riguarda i danni causati dal maltempo, lo scorso venerdì mi sono recato in Abruzzo dove ci sono stati problemi ed anche in questo caso è stato richiesto lo stato di calamità e analoga richiesta è pervenuta da parte del Presidente della Regione Marche. Domani mattina è programmata la riunione del Consiglio dei Ministri, ma molto probabilmente la questione non verrà affrontata perché gli enti locali non ci hanno ancora inoltrato la richiesta necessaria per la dichiarazione dello stato di calamità, una volta concesso il quale, però, non avremo certamente risolto tutti i problemi, visto che occorrerà reperire le risorse. Assicuro, comunque, che nell'ambito del Consiglio dei Ministri certamente solleciterò la trattazione di questo punto.

Per quanto riguarda il problema della «bassa velocità», come è noto, senatrice Magistrelli, si sta procedendo all'adeguamento tecnologico della rete e si stanno rivisitando anche alcuni tratti della ferrovia Adriatica. È comunque previsto che laddove l'Alta Velocità non è stata programmata vengano potenziate le altre linee. La linea ferroviaria Pescara-Venezia è stata reintrodotta perché quando mi è stato segnalato il problema cui lei faceva riferimento ne ho parlato con i responsabili di Ferrovie dello Stato e quindi si è provveduto alla reintroduzione del suddetto collegamento ferroviario.

La Quadrilatero ha rappresentato un tentativo importante finalizzato alla realizzazione di un'infrastruttura; c'è stato un momento in cui in tante altre parti d'Italia si voleva mutuare l'esperienza della società Quadrilatero.

Per quanto riguarda la tratta Ancona-Perugia, non siamo ancora nelle condizioni di dare garanzie. Sono infatti emersi problemi legati all'impresa appaltatrice che ancora stiamo cercando di capire. Sono certo, tuttavia, che pure se tra molte difficoltà tale infrastruttura verrà realizzata. Aggiungo con molta franchezza che quando sono partiti i lavori di questa tratta stradale alcuni anni fa, ero alla guida del Ministro dell'ambiente ed in tale veste fui invitato a partecipare ad un convegno nelle Marche ed in tale occasione tutto sembrava molto facile. Quando però siamo andati a calare concretamente questa opera nella realtà abbiamo scoperto una serie di problemi.

MAGISTRELLI (PD). Mi scusi, non voglio essere pedante, però le ricordo che, nella tratta che va da Civitanova a Macerata, i lavori, in questo caso affidati ad un'impresa appaltatrice tedesca e austriaca, risultano perfino in anticipo.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. È vero. È la tratta Ancora-Perugia a presentare problemi che, ripeto, sono ascrivibili alla impresa appaltatrice.

MAGISTRELLI (PD). In questo caso stiamo parlando di un'opera interamente finanziata, quindi il problema è nell'andamento dei lavori.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Nel caso in questione l'impresa ha sollevato alcune osservazioni a giustificazione dei problemi emersi e quindi dobbiamo cercare di capire se tali giustificazioni siano vere o se la responsabilità sia interamente dell'impresa. Al fine di giungere ad un chiarimento della questione nei prossimi giorni incontrerò il Presidente della Giunta regionale.

MASSIDDA (Pdl). Signor Ministro, fatto salvo il problema di Fiumicino che interessa tutta l'Italia, di seguito mi soffermerò sui problemi che riguardano la mia Regione, la Sardegna.

Mi interesserebbe in primo luogo sapere come si intenda intervenire per ammodernare la dorsale ferroviaria sarda che versa in una situazione che è stata definita da alcuni da *far west*.

Esprimo invece soddisfazione perché dopo vent'anni di grandi dichiarazioni da parte di tutti i Governi che si sono nel tempo susseguiti finalmente si procederà alla realizzazione dell'asse autostradale Sassari-Olbia; ciò premesso, mi interesserebbe sapere se corrisponde al vero che nel prossimo mese partiranno i tre lotti. Tengo al riguardo a sottolineare che si tratta di un tratto autostradale in cui il tasso di mortalità è il più elevato d'Italia.

Il collega Ranucci ha fatto presente il problema della continuità territoriale ed ha anche ricordato come in questa Commissione sia stata espressa la preoccupazione che la privatizzazione della Tirrenia potesse aprire la strada al formarsi di cartelli. Ebbene, vi informo che il timore dei cartelli è fondato indipendentemente dalla privatizzazione, stante il fatto che già oggi – l'ho fatto presente al Ministro con un'interrogazione che è stata sottoscritta anche da colleghi del Partito Democratico – si è registrato un aumento delle tariffe di tutte le compagnie che operano in Sardegna. Si tratta peraltro di incrementi che vanno dal 66 al 166 per cento e che sono motivati dall'aumento del prezzo del petrolio. Dal momento che tali incrementi sono intervenuti già quattro mesi, mi terrorizza l'idea di che cosa possa accadere oggi. Chiedo quindi se si intenda intervenire al riguardo.

Segnalo, infine, che a seguito della riorganizzazione del Ministero e dell'approvazione delle norme contenute nel decreto-legge cosiddetto «milleproroghe» ci siamo trovati di fronte alla chiusura di molti uffici. Ricordo che la Sardegna fa parte da sempre del provveditorato interregionale cui oltre alla mia Regione fanno riferimento anche il Lazio ed altre Regioni, tuttavia, anche per i motivi legati alla difficoltà di spostamento in Sardegna erano stati mantenuti alcuni uffici amministrativi autonomi per

venire incontro ad esempio alle esigenze degli imprenditori. Ebbene, chiedo se sia possibile ripristinare almeno un minimo di autonomia amministrativa mantenendo aperti quegli uffici; diversamente, verrebbero penalizzate enormemente le imprese che operano sul territorio sardo, perché tutti i problemi amministrativi e contabili dovrebbero essere affrontati a Roma, il che creerebbe ovviamente grossi problemi organizzativi.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per quanto riguarda la continuità territoriale ho avuto modo in questi giorni di parlare con il presidente Cappellacci, anche al fine di convocare al riguardo una nuova conferenza dei servizi, proprio perché riteniamo importante che la continuità territoriale venga garantita. Ciò corrisponde ad una istanza manifestata anche dalle isole più piccole, e quindi vale a maggior ragione per una Regione come la Sardegna; non si tratta peraltro di un'agevolazione, ma di un atto di giustizia.

Per quanto riguarda l'ammodernamento della dorsale ferroviaria sarda, l'intendimento è quello di inserire questa opera nel Piano per il Sud, tant'è che insieme al ministro Fitto abbiamo chiesto alle Ferrovie dello Stato di presentare un progetto che immagino sarà disponibile entro il corrente mese, onde poterlo inserire nel suddetto Piano che sarà portato all'attenzione del Consiglio dei Ministri nelle prossime settimane.

Per quanto riguarda i provveditorati, semmai, l'intenzione è quello di procedere ad un ulteriore accorpamento e non di istituirne di nuovi. Quanto all'eventualità di mantenere aperto e operante un ufficio in Sardegna, occorrerà fare delle valutazioni: il problema anche in questo caso è quello delle risorse e, quando queste sono scarse, si rende sempre necessario andare a raschiare il fondo del barile. Terrò comunque conto della sua raccomandazione, senatore Massidda.

BORNACIN (*PdL*). Signor Presidente, innanzitutto desidero ringraziare il Ministro per essere venuto qui oggi. Non è la prima volta che questo accade e, pur appartenendo alla maggioranza, devo riconoscere che il ministro Matteoli è uno dei pochi con i quali è possibile intrattenere un dialogo e un colloquio, laddove, nel caso di molti altri suoi colleghi risulta difficile persino interloquire con i capi di Gabinetto. Questa è comunque una osservazione che avremo modo di sottolineare anche in altre sedi.

Nel merito, ricollegandomi al ragionamento da lei svolto sul Terzo valico, signor Ministro, ricordo che, se non vado errato, lunedì lei avrà un incontro su tale questione. Ho letto anche alcune sue dichiarazioni apparse sulla stampa, dove lei afferma essere scandaloso quanto sta accadendo.

Sinceramente, io non vorrei proprio che qualcuno non credesse nell'importanza di questa opera. Questa non è un'opera di nicchia regalata a Genova, ma un'opera strategica importante per tutta Italia, in particolare per l'area settentrionale e per la nostra portualità.

Volevo pertanto avere qualche chiarimento circa lo stato di realizzazione di questa infrastruttura.

So che la questione su cui volevo chiederle notizie non rientra tra le competenze del suo Ministero, tuttavia quando si parla di porti e di autorità portuali, una delle difficoltà che emergono è quella del rapporto con le dogane e, in molti casi, dell'inefficienza delle stesse. Tale competenza non rientra tra quelle del Ministero delle infrastrutture, e non credo che lei voglia avere nuove competenze, ma tale questione in qualche maniera deve essere risolta.

In terzo luogo, le chiedo se lei sia al corrente di quanto sta accadendo presso l'Autorità portuale di Genova dove, ancora in questi giorni, la Guardia di finanza ha sequestrato documenti e sono stati inoltrati avvisi di garanzia nei confronti di alcuni dirigenti. Si tratta degli stessi dirigenti coinvolti in indagini svolte anche anni fa, tant'è che talvolta ho l'impressione che la Guardia di finanza passi più tempo presso l'Autorità portuale che nella sua caserma. Mi interesserebbe sapere se il suo Ministero è in grado di monitorare questa situazione perché, secondo me, essa può avere delle ricadute gravi e pesanti anche sull'efficienza del porto di Genova.

PRESIDENTE. Signor Ministro, in effetti sarebbe ben per noi poter avere qualche dato ulteriore sullo sportello unico delle dogane perché, ogni qual volta si affronta la questione dei porti, emerge sempre il problema delle lungaggini delle procedure doganali.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Senatore Bornacin, per quanto riguarda il problema delle dogane, al tavolo che è stato aperto presso il Ministero dell'economia e delle finanze, su sollecitazione sia del sottoscritto sia del Ministro dello sviluppo economico, affronteremo anche il problema delle dogane, cercando di trovare una soluzione.

Per quanto concerne il Terzo valico, sono del parere, che senza tale opera la Liguria rischi di essere tagliata fuori, e di regalare tutti i vantaggi al porto di Rotterdam. Quindi, non è assolutamente pensabile che tale opera non si realizzi.

Pertanto, con molta chiarezza e onestà intellettuale ho convocato lunedì un tavolo presso il Ministero, affinché si chiariscano questi ritardi che neanche io comprendo. Abbiamo condotto una battaglia perché dei provvedimenti legislativi potessero consentire, attraverso i lotti costruttivi, di avviare il Terzo valico. Inoltre, mi risulta che gli amministratori del Gruppo Ferrovie considerino il Terzo valico un'opera di primaria importanza e sono certo che se parlassi con i responsabili dell'impresa che dovrà realizzare l'opera ascolterei considerazioni dello stesso tenore. Rimane però il fatto che i lavori non sono ancora partiti. Lunedì prossimo, pertanto, mettendo a confronto il Gruppo Ferrovie e Impregilo, verificheremo i motivi di questo mancato avvio. Nessuno, però, può pensare o immaginare che il Terzo valico non parta, perché questa è una delle priorità che questo Governo vuole che si realizzi.

GALLO (*PdL*). Presidente, colgo l'occasione per ringraziare il signor Ministro e per manifestargli, almeno per quanto mi riguarda, tutta la mia solidarietà. Ritengo, infatti, che gli odierni lavori della Commissione abbiano assunto, nei suoi confronti, più l'aspetto di una commissione d'esame che di una procedura informativa.

Proprio per il giudizio altamente positivo espresso da tutta la Commissione che, sia sul piano dei ragionamenti che su quello dei contenuti, trova sempre una sintesi, con la splendida conduzione del nostro Presidente, ritengo che la nostra Commissione possa rappresentare un supporto valido, proprio per questa unità d'intenti, alla risoluzione dei grandi problemi del Paese.

Tra questi problemi, ovviamente, le infrastrutture sono in primo piano. Ho già avuto modo di esprimere il mio personale apprezzamento per il lavoro svolto dal Governo perché, a fronte di una crisi finanziaria ed economica complessiva, ha messo in atto un piano di rilancio dell'economia, attraverso un Piano per il Sud. Sono fra coloro che credono in questo piano e che accettano la scelta del Governo di concentrare le risorse su infrastrutture strategiche.

Poiché fra queste infrastrutture si colloca anche l'asse ferroviario Napoli-Bari-Lecce, a favore del quale c'è stato il mio personale intervento di sollecitazione, sia attraverso una mozione approvata in Aula, sia in altre circostanze, ovviamente non posso che nutrire una personale soddisfazione.

Il progetto preliminare per la Napoli-Bari esisteva già alla data di presentazione della mozione cui ho fatto riferimento. In seguito, il percorso che ha portato al prolungamento di questa linea ferroviaria testimonia la particolare attenzione nei confronti della Puglia, e di questo do atto al Ministro. Tengo però a precisare che il progetto generale riguarda anche altre Regioni. Quindi, anche attraverso dei cronoprogrammi, sarebbe opportuno calcolare i tempi di attuazione di questa infrastruttura. Infatti, accanto a un discorso per il Sud che riguarda a 360 gradi il tema del rilancio dell'economia, noi abbiamo la necessità di dare certezze e tempi.

Se, anche in base al piano di lavoro svolto dal ministro Fitto è vero – ed io non ho motivo di dubitarne – che esistono delle risorse recuperate e se è altrettanto vero che vi sono delle risorse da impegnare, e che il totale raggiunge cifre importantissime, allora ritengo che si possano dare delle certezze su scala nazionale, fornendo delle indicazioni in termini di cronoprogramma per la realizzazione di queste infrastrutture.

Avendo accettato, come Mezzogiorno, il confronto sul federalismo e una sfida reale sull'ottimizzazione delle risorse e sui risultati della buona amministrazione, abbiamo il diritto di guardare alla perequazione infrastrutturale con una certa tranquillità e con una certa sicurezza.

Da ultimo, volevo porre al Ministro una questione riguardante il trasporto pubblico locale. Nello specifico desidero sottoporre alla sua attenzione un ragionamento già svolto questa mattina con il senatore Cicolani. Quando si parla di trasporto pubblico locale, in genere guardiamo, da un lato, al sistema tariffario e, dall'altro, ai contributi statali. Sarebbe, quindi,

utile pensare a un'ipotesi di normativa che veda unificati, per tutte le città italiane, gli interventi per le metropolitane, per i tram, per i bus, per i parcheggi, per avere un sistema integrato, e non un sistema settoriale che è destinato a fallimento sicuro, ed anche per avere le risorse integrative laddove non si trovino più finanziamenti. Non comprendo perché gli spazi pubblici debbano diventare elemento di guadagno per alcuni e non rappresentare una risorsa, altrimenti non reperibile, per i trasporti.

PRESIDENTE. Signor Ministro, questa Commissione riaffronterà la questione del trasporto pubblico, perché, come ha detto molto bene il senatore Gallo, è un problema che trasciniamo da più di 20 anni, che è «condito» con molta demagogia e con l'evidente difficoltà di caricare sulla tariffa quello che sarebbe necessario scaricare per rendere la gestione equilibrata.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il senatore Gallo, mi ha in ogni occasione ricordato l'importanza della realizzazione dell'asse ferroviario Napoli-Bari. Questa, infatti, era la prima ipotesi del progetto, che noi abbiamo voluto ampliare prologandolo fino ad includere Taranto e Lecce, anche grazie alle sollecitazioni continue del senatore Gallo.

Per questo asse sono già state assegnate risorse e nel Piano del Sud sarà previsto un adeguato volano. L'opera, complessivamente, avrà un costo di 6 miliardi.

IZZO (*PdL*). Vista l'ora, non mi soffermerò sulle considerazioni già sviluppate dai colleghi. Ringrazio il Ministro per le risposte precise e puntuali forniteci. Ci riserviamo di ritornare in un secondo momento sul problema del trasporto pubblico locale che ha certamente necessità di maggiori approfondimenti e di proposte concrete anche da parte di questa Commissione, così da contribuire ad avviare finalmente a soluzione questa annosa questione.

Passo alla prima domanda riguardante l'asse ferroviario Napoli-Bari-Lecce. Questa opera avrà un costo di 6 miliardi di euro, e credo che le procedure preliminari siano state già espletate. Mi interesserebbe pertanto avere notizie dei finanziamenti e sapere se la relativa delibera sia già all'esame del CIPE. Quale è l'importo che si immagina di poter stanziare?

Analogo discorso vale per la realizzazione della tratta stradale Benevento-Caianello (la famosa Telesina); al riguardo il Ministro è stato più volte sollecitato, non soltanto da me, ma anche da altri colleghi, a cominciare dal senatore Viespoli, e quindi è certamente a conoscenza di tale questione.

Infine, signor Ministro, per quanto riguarda il pedaggiamento condiviso la sua osservazione. È necessario prevedere il pedaggio sulle strade e sulle autostrade che abbiamo realizzato come Paese, laddove ne ricorrano le condizioni. Ho letto però che il raccordo autostradale Benevento-Castel del Lago rientra in questa ipotesi di pedaggiamento portata avanti dall'A-

NAS e che attualmente è all'esame della Presidenza del Consiglio dei ministri il decreto definitivo per l'individuazione dei tratti stradali. Condivido che la suddetta ipotesi possa essere applicata ai 110 chilometri della Napoli-Salerno già realizzati, perché in tal caso si tratta veramente di una autostrada, ma questo non può certo dirsi per la Benevento-Castel del Lago. Vorrei pertanto invitare il Ministro a disporre una verifica sul già citato raccordo, il quale non ha assolutamente caratteristiche autostradali, posto che oltre a dei raggi di curvatura non idonei ad un tratto autostradale, non dispone neanche della corsia di sosta. Ritengo pertanto che questa strada debba essere espunta dall'elenco suggerito dall'ANAS in quanto non ha le caratteristiche per rientrarvi.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per la prima fase dei lavori sulla Napoli-Bari sono previsti 300 milioni e proseguiremo poi con i lotti costruttivi. Per quanto concerne la Telesina, questo è uno di quei casi cui facevo riferimento prima rispondendo al senatore Filippi, in cui si è subito uno «scippo» di 90 milioni di euro per coprire altre priorità. Posso dire che per quanto riguarda questa opera siamo pronti a partire con i lavori, bisogna però riuscire a recuperare quelle risorse che ammontano esattamente a 87 milioni di euro.

IZZO (*PdL*). Queste sono le risorse iniziali?

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Certo. Una volta trovate queste risorse, la restante parte del finanziamento viene dai privati e quindi è possibile procedere alla realizzazione dell'opera. Torno a ribadire che si tratta in questo caso di quelle risorse che sono state tagliate e non per un capriccio, ma perché vi era la necessità di coprire la cassa integrazione.

IZZO (*PdL*). Non intendo muovere alcuna accusa, signor Ministro, la mia voleva essere solamente una sollecitazione.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Oltretutto, come lei sa, senatore Izzo, sono venuto a Benevento dove ho dichiarato che l'opera in questione sarebbe stata realizzata: è quindi evidente che io senta particolarmente questo impegno.

A conclusione, desidero informavi che sono in corso trattative con le Regioni al fine di aggiornare le intese regionali quadro volte alla definizione delle opere strategiche. Entro un mese esse saranno sottoscritte in modo da adeguarle alla luce di quanto è accaduto in questi anni. Il modulo è quello nato con la legge obiettivo nella legislatura 2001-2006: allora lo sottoscrissi come Ministro dell'ambiente e ora, invece, in qualità di Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il modulo è naturalmente cambiato e le Regioni hanno espresso un parere favorevole. Penso quindi che potremo tornare in questa sede quando sarà completata l'intesa con tutte le Regioni, così da valutare insieme le modifiche da apportare.

PRESIDENTE. Signor Ministro, questa è una notizia importante che credo sia da apprezzare e mi dispiace che alcuni commissari non siano presenti. Dieci anni or sono, quando fu stilato il primo elenco delle opere strategiche, non avevamo contezza delle ricadute della nuova normativa approvata e all'epoca non c'era l'attuale crisi economica. Ritengo pertanto di estrema importanza l'operazione di rinegoziazione con le Regioni di quell'elenco alla luce di quanto nel frattempo si è verificato ed anche delle risorse disponibili, anche perché da tale analisi è possibile che emerga che alcune opere non siano più da considerarsi strategiche.

Ricordiamo peraltro come nacque l'elenco all'epoca stilato, ove le 60-70 opere stimate inizialmente diventarono più di 150.

Pertanto, apprezzo molto questa iniziativa e chiedo formalmente al Ministro di tenerci al riguardo informati.

IZZO (*PdL*). Se fosse possibile, sarebbe utile avviare in Commissione un ragionamento onde poter suggerire al Ministro e ai suoi uffici le necessità che possiamo rappresentare in quanto espressione del territorio.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Nessuno mi ha chiesto questa informazione, ma ho ritenuto opportuno fornirla.

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

I lavori terminano alle ore 16,55.

