

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MICHELE POMPEO META

**La seduta comincia alle 13,15.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

**Audizione del ministro dei trasporti, Alessandro Bianchi, sulle linee programmatiche del suo dicastero.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, l'audizione del ministro dei trasporti, Alessandro Bianchi, sulle linee programmatiche del suo dicastero.

Onorevoli colleghi, voglio davvero ringraziare il ministro Bianchi, il viceministro e i due sottosegretari per la sensibilità istituzionale che hanno dimostrato partecipando all'odierna audizione della Commissione, nel corso della quale saranno illustrati al Parlamento gli indirizzi politici del Governo in materia di trasporti.

Premetto, signor ministro, che la Commissione è determinata ad esercitare i propri compiti nell'ambito delle competenze istituzionali ad essa assegnati. Non nascondiamo le difficoltà che il Governo ed il paese hanno ereditato nel settore. Sono forti e diffuse le preoccupazioni sullo stato comatoso delle imprese del settore: FS SpA e Anas hanno esaurito i finanziamenti dello Stato per il 2006.

Il bilancio di FS nel biennio 2004-2006 è passivo e ciò è dovuto al tracollo di Trenitalia (meno 300 milioni nel 2004, meno 650 nel 2005 e una previsione, per il 2006, di meno 1.200 milioni di euro).

Nel contempo, si è assistito ad un decadimento del servizio in termini di quantità e di qualità e ad un progressivo deterioramento del profilo industriale. È necessario, a mio avviso, un profondo cambiamento che consenta la ripresa programmatica del Piano generale dei trasporti, della logistica e dello sviluppo del Mezzogiorno.

Nelle more del nuovo lavoro pianificatorio di cui siamo venuti a conoscenza si suggerisce l'adozione di una direttiva del Governo che inquadri le principali linee strategiche: l'adozione di questa direttiva deve tendere ad un'azione di sviluppo e di risanamento al fine di delineare un nuovo indirizzo che il nuovo gruppo dirigente dell'impresa dovrà attuare.

Si possono cogliere le opportunità derivanti dalle prossime attivazioni delle linee ad alta capacità Napoli-Milano e Torino-Venezia. Con la loro entrata in esercizio si determinerà una capacità aggiuntiva di 60 milioni di treni-km, il 20 per cento in più rispetto ai servizi attuali merci-passeggeri.

Purtroppo Trenitalia non ha ancora affrontato strategicamente e organizzativamente il problema del materiale rotabile. Peggiora lo stato della manutenzione dei mezzi e la qualità dei servizi in appalto. Non molto diversa è la situazione di Anas SpA, che nel corso degli ultimi anni sembra avere abbandonato la propria missione industriale di realizzare le strade statali e di esercitare i doverosi controlli sulle società concessionarie. Sarebbe utile conoscere gli indirizzi del Governo e del

ministro in merito alla società Ponte sullo Stretto e relativamente alla crescita di sovrastrutture costose come la Quadrilatero SpA, la Società RAM, ISPA SpA e via dicendo.

C'è molta attesa, da parte della Commissione, sulla situazione del trasporto aereo di Alitalia SpA. Piacerebbe a me (ma credo anche a tutti i componenti della Commissione) che la politica dei trasporti tornasse sotto l'indirizzo politico dei titolari del settore e non solo dell'azionista Ministero del tesoro, che ovviamente ha altre priorità.

Nel settore marittimo-portuale si può fare molto con atti di forte discontinuità rispetto agli ultimi anni, valorizzando le autorità portuali nel rispetto dei ruoli dello Stato, delle regioni e degli enti locali.

Ci sono cinque porti commissariati, quello di Livorno lo è da tre anni. Altro segnale atteso è lo sblocco dei finanziamenti stanziati nel lontano 1998 e la definizione dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali, che metterebbe fine ad un'ingiustificata proliferazione delle stesse, insieme alla definizione del salario per le giornate di mancato lavoro dei lavoratori dei porti e ai controlli per la corretta applicazione del contratto unico dei lavoratori dei porti, garantendo inoltre quei servizi tecnico-nautici necessari anche per lo sviluppo delle cosiddette autostrade del mare.

Gli operatori dell'armatoria privata e pubblica, della cantieristica privata e pubblica, della nautica da diporto e delle organizzazioni dei lavoratori si attendono molto dal Governo e dal Parlamento e ritengono che occorra corrispondere a tali attese nel più generale impegno per lo sviluppo del paese.

Infine, ma non per ordine di importanza, permane il problema della sicurezza sulle strade: si paga un alto tasso di incidenti con molti feriti. Ci piacerebbe conoscere quali sono gli intendimenti del ministro, se ritenga che occorra mettere mano a nuove modifiche del codice della strada e se, e come, intenda esercitare i doverosi controlli per la corretta attua-

zione delle norme vigenti, controlli relativi anche all'applicazione delle norme a favore dei proprietari dei veicoli.

Per concludere la breve introduzione, signor ministro, richiamo l'esigenza di un profondo cambiamento anche in merito al trasporto pubblico locale, che sembra essere diventato la « Cenerentola » del trasporto. Le nostre città - Roma, Milano, Napoli, ma anche le altre grandi città, oltre a quelle medie - stanno soffocando per il traffico.

I costi, a partire dal carburante, sono sempre crescenti e l'insufficienza delle risorse, ferme al 1999, stanno determinando enormi problemi per le aziende, per gli enti locali e anche per i lavoratori del settore.

Spero vivamente, signor ministro, che già da oggi e nelle prossime occasioni di incontro e di lavoro con la Commissione, vi siano precisi indirizzi da parte del Governo e si possa avviare una positiva interlocuzione e una proficua collaborazione.

Do ora la parola al ministro per lo svolgimento della sua relazione.

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. La ringrazio, signor presidente, rivolgo a tutti i membri della Commissione, e a lei in particolare, il saluto della nostra amministrazione, dello *staff*, del capo di gabinetto, del capo della segreteria e di tutti gli altri membri con i quali stiamo ancora costruendo - non abbiamo ancora finito di farlo - lo *staff* del Ministero.

Abbiamo immediatamente accolto la sua richiesta di incontro: è un dovere da parte nostra e ribadisco che onoreremo l'impegno ogni volta che lei riterrà opportuno convocarci.

È questa la prima occasione di incontro, quindi considero una priorità, come da lei sottolineato, chiarire, per quanto possibile, allo stato attuale dei nostri lavori, le intenzioni programmatiche del Ministero dei trasporti per realizzare gli obiettivi posti dal programma generale del

Governo e quelli che abbiamo ritenuto di individuare esaminando la situazione (da quando ci siamo insediati ad oggi).

Innanzitutto faccio una necessaria premessa, peraltro a voi tutti già nota, poiché il Ministero dei trasporti deriva dalla ripartizione del precedente Ministero delle infrastrutture e i trasporti. Questo processo che non si è ancora del tutto completato sul piano formale; tuttavia posso dire che, sul piano sostanziale, la ripartizione è ormai chiara (lo era dall'inizio e l'abbiamo affinata con il passare del tempo).

Il Ministero delle infrastrutture si occuperà della progettazione e realizzazione di opere, mentre il Ministero dei trasporti prenderà in consegna queste opere, ne curerà la gestione e, soprattutto, curerà la gestione dei servizi. Tutto quel che riguarda la circolazione terrestre, la via ferrata, la strada, la circolazione navale e la circolazione aerea attiene alle competenze di questo Ministero.

Questa premessa chiarisce un elemento di fondo, ossia che il Ministero dei trasporti è sostanzialmente un ministero di programmazione: non è un ministero di realizzazione di opere. Dico questo perché il nucleo centrale dell'azione che intendiamo svolgere da qui in avanti è la rimessa in gioco di una politica dei trasporti.

Noi intendiamo fare in modo che la politica dei trasporti torni al centro dell'attenzione delle politiche governative e, se possibile, parlamentari. Lo dico perché abbiamo rilevato che questa componente è rimasta forse un po' defilata negli anni passati rispetto alla realizzazione vera e propria delle opere. Lo spirito, la forma e la sostanza della legge obiettivo era di questo tipo: elencare le opere ritenute maggiormente importanti per il paese per realizzarle successivamente.

Tutto questo è avvenuto forse in maniera non del tutto coerente con un quadro generale, con una visione strategica di quel che rappresenta il trasporto per il nostro paese, soprattutto in una fase in cui il rapporto con i paesi europei, ma più in generale con il resto del mondo, ha un

sostanziale elemento di congiunzione nelle reti di connessione legate alla mobilità (termine che forse è preferibile utilizzare).

Da questo punto di vista, ripeto, il nostro intento, il nostro lavoro principale nei prossimi anni, sarà dedicato a sviluppare una politica dei trasporti. Per farlo non possiamo che rimettere in piedi lo strumento base della politica dei trasporti, ovvero il Piano generale dei trasporti. L'ultima versione di questo piano, che si chiamava esattamente Piano generale dei trasporti e della logistica, risale al 1999 come elaborazione, risale al 2001 come approvazione e, per la verità, non risale - mi pare - a quasi nessun anno come attuazione: è rimasto un libro, peraltro ben articolato, di scenari del trasporto che non sono stati del tutto perseguiti. Noi intendiamo rimettere in moto questa macchina, intendiamo rimettere in moto la macchina del piano che, probabilmente, come accennavo prima, sarà meglio chiamare Piano generale della mobilità. Quel che serve è disegnare uno scenario di mobilità, di persone e cose, nel territorio nazionale e internazionale. I mezzi con cui questa mobilità verrà assicurata saranno diversi: il trasporto marittimo, il trasporto aereo e quello terrestre e, soprattutto, il trasporto intermodale.

Questo mi consente di venire al secondo punto di specificazione rispetto a questa filiera della politica dei trasporti, lo strumento per attuare una politica dei trasporti, il Piano generale della mobilità (la parola chiave di questo piano). La parola chiave per noi è integrazione tra le reti nazionali e le reti transnazionali. Di immediata evidenza sono quelle che ci collegano con le altre reti europee. I corridoi 1 e 5 sono in piena discussione (se volete più avanti possiamo trattare nel dettaglio i singoli punti), ma è del tutto evidente che occorre integrare la rete dei trasporti nazionali con questa rete internazionale. C'è una rete, in particolare, che ci sta molto a cuore: le cosiddette autostrade del mare. Si tratta di una connessione non così evidente e non così codificata delle relazioni nazionali ed internazionali ma alla quale riteniamo che biso-

gna prestare grande attenzione, sia con riguardo al rapporto con l'Europa, sia con riguardo al rapporto con quella parte di Mediterraneo che Europa non è (mi riferisco in particolari ai paesi della riva sud e della riva est).

La prima grande integrazione sulla quale noi giochiamo, quindi, è quella tra reti nazionali e reti transnazionali. La seconda integrazione è tra i modi di trasporto. Tra i quattro modi del trasporto possibile esiste ancora, nel nostro paese, una sostanziale separazione. A prescindere dall'efficienza dell'uno o dell'altro modo, certamente non sono efficienti i punti di contatto fra questi; anzi, la mancanza di questi punti di contatto, la mancanza di cerniere tra un modo e l'altro dei trasporti, abbassa fortemente il livello di efficienza delle nostre reti.

Si possono fare esempi banali, come quelli del raccordo tra le grandi linee di comunicazione ferroviaria e le reti di mobilità urbana - questo è uno dei casi più evidenti di mancanza di cerniere di collegamento - ma il discorso vale in generale per le grandi connessioni. Un punto sul quale intendiamo porre particolare attenzione è proprio quello della creazione di nodi di interscambio fra i diversi nodi di comunicazione.

Una terza integrazione è invece quella fra i livelli di mobilità e di trasporto, ovvero tra i livelli che riguardano la grande comunicazione, nazionale o internazionale che sia, e, all'estremo opposto, i trasporti locali. Come sappiamo, i trasporti locali sono stati di fatto formalmente trasferiti alle competenze delle regioni e, in alcuni casi, delle amministrazioni comunali. Ebbene, questo, secondo noi, non significa che lo Stato, il Ministero dei trasporti, possa spogliarsi del compito di guardare qual è il livello di funzionalità di queste reti, che per la verità, non è così esaltante.

Ci sono, come è evidente, alcune regioni, specialmente del centro-nord, in cui il trasporto pubblico locale si è sviluppato in maniera efficiente ed efficace, ma ci sono molte regioni (quasi tutte quelle del Mezzogiorno) nelle quali, invece, questo

trasporto è in condizioni assolutamente precarie. Questo riguarda, peraltro, la condizione di vita di alcuni milioni di persone che sono pendolari e che la mattina devono percorrere distanze neppure molto elevate, in genere 50-100 chilometri, con livelli di servizio bassissimi.

Riteniamo, allora, che non sia possibile sviluppare separatamente una politica delle grandi e veloci comunicazioni, delle TAV o quant'altro, senza tenere contemporaneamente presente le necessità di mobilità che riguardano alcuni milioni di persone e che sono collegate alle reti locali.

Ci sono quindi tre tipi di integrazione, per reti nazionali e transnazionali, per modi e per livelli. Queste sono le parole chiave che metteremo in apertura del Piano generale della mobilità e che saranno esplicitate nelle linee guida che stiamo predisponendo e che contiamo di presentare entro il mese di settembre e comunque prima della discussione della legge finanziaria, perché il percorso che dobbiamo fare è mirato a far convergere alcune risorse su questo nostro piano strategico.

Peraltro, indicazioni di questo tipo le stiamo mettendo a punto su richiesta del Presidente del Consiglio stesso, in particolare del ministro Padoa-Schioppa, per la formulazione del DPEF, che nelle intenzioni del ministro sarà sostanzialmente un documento di indirizzi. Quindi stiamo predisponendo tali elementi di indirizzo della nostra politica dei trasporti. Sarà forse anche un documento di indicazione di iniziative concrete, di opere; quasi certamente non saranno affiancate delle cifre a queste indicazioni, a queste opere, perché verranno rimandate alla legge finanziaria, e tuttavia stiamo predisponendo anche una serie di indicazioni di questo tipo (che se volete possiamo discutere) che riguardano sia il trasporto ferroviario che quello navale ed aereo, perché poi tutto questo sistema possa avere le risorse necessarie per implementarsi.

Vorrei aggiungere un'osservazione di carattere generale che riguarda i due grandi problemi del trasporto aereo e del

trasporto terrestre (dell'Alitalia e delle Ferrovie per capirci). Sia per l'una che per l'altra è stato attivato un gruppo di lavoro con i rappresentanti dei Ministeri dei trasporti, delle attività produttive e dell'economia, che lavora da circa un mese a questa parte per predisporre una istruttoria che in questi giorni stiamo per presentare al Presidente Prodi (il gruppo è stato formato proprio dal Presidente). Presumo - questa è l'ipotesi che ho avanzato - che ci sarà una riunione a breve tra i rispettivi ministri, per dare degli orientamenti conseguenti a questa istruttoria.

Non posso anticipare qui i contenuti (anche perché potrei anticipare solo quelli che conosco per la mia parte), ma posso riferire in merito ad una ipotesi di lavoro che ho avanzato al Presidente e agli altri colleghi ministri, sia sul fronte Alitalia, sia sul fronte Ferrovie dello Stato.

Secondo me ciascuna delle due realtà vive delle evidenti criticità: le Ferrovie dello Stato quest'anno porteranno circa 1,8 miliardi di sbilancio mentre per quanto riguarda l'Alitalia - cito una cifra a mente - mi sembra che nel primo trimestre ci siano perdite per 550 milioni, che, considerate in progressione, porterebbero ad una cifra di circa 600 milioni a fine anno.

Ho detto al Presidente che a mio modo di vedere ci sono tre problemi che coesistono per ciascuna delle due strutture. Il primo è un problema di equilibrio economico e finanziario, che in questo momento non c'è (si chiama squilibrio). L'altro è un problema di piano industriale, cioè di proiezione delle attività strategiche che queste due componenti dovrebbero avere e che non mi sembra così chiaro. Il terzo è di *management*.

Ho espresso la mia perplessità circa il fatto che anche uno solo di questi problemi possa essere esaminato separatamente dall'altro: mi riferisco in particolare al problema del *management*. Riterrei non del tutto produttivo pensare di sostituire vertici o parte di vertici o tutti i vertici di qualcuna di queste due agenzie senza considerare il modo in cui ci vorremmo muovere per realizzare nuovamente la

condizione di equilibrio economico e finanziario senza sviluppare una strategia di presenza industriale di questi due soggetti.

Ritengo che le tre cose vadano viste assieme fra loro e che la strada dovrebbe essere perlomeno quella di dire che ad un eventuale nuovo assetto dirigenziale debba essere affidato un mandato che contenga linee di indirizzo per i due fronti.

Prima di proseguire, permettetemi di presentare il viceministro Cesare De Piccoli, il sottosegretario Raffaele Gentile e il sottosegretario Andrea Annunziata, ognuno dei quali ha specifiche deleghe in materia rispettivamente di navigazione aerea, terrestre e stradale, e con i quali tuttavia abbiamo convenuto fin dall'inizio di sviluppare un'azione unitaria nell'intento principale di ricostruire una politica dei trasporti.

**PRESIDENTE.** Do il benvenuto agli onorevoli De Piccoli e Annunziata, la cui presenza ai nostri lavori è particolarmente gradita. In questa prima audizione, penso che dovremmo garantire a ciascun gruppo il diritto di intervenire e di porre questioni. Speriamo che, nella seduta odierna, lei possa darci delle risposte puntuali, riservandoci di valutare eventualmente in un momento successivo eventuali decisioni sull'organizzazione dei nostri lavori.

Do ora la parola ai colleghi che intendano porre quesiti o formulare osservazioni.

**MARCO BELTRANDI.** Ringrazio il ministro, il viceministro e i sottosegretari per aver subito aderito alla richiesta di venire in Commissione per cominciare a discutere di questa materia così importante per lo sviluppo del paese e per ogni cittadino.

Per quanto riguarda ciò che ho appena ascoltato, non posso non esprimere pieno apprezzamento. Nella materia dei trasporti, la programmazione è un elemento assolutamente imprescindibile per uno sviluppo che abbia un minimo di ordine e una sua efficacia: finché i sistemi di trasporto si svilupperanno ciascuno isolatamente dagli altri e funzioneranno in questo modo, è evidente che il nostro paese

non sarà in grado di rispondere alle sfide e anche alle opportunità. La nostra posizione e collocazione geografica, infatti, possono consentire ad una Italia dotata di un sistema di trasporti integrato e intermodale di essere un punto di passaggio fondamentale per le merci e non solo.

Intervengo soprattutto in merito a una intervista del signor ministro che ho letto un paio di giorni fa - forse addirittura ieri - su *La Stampa*, relativamente alla questione della TAV, dell'alta velocità e del famoso Corridoio 5 (per quanto riguarda la parte italiana). Se ho ben compreso, da quell'intervista il signor ministro diceva sostanzialmente che questa parte italiana del Corridoio 5 va sicuramente realizzata ma che occorre, per così dire, ripartire da zero e prendere in esame, eventualmente, anche un altro progetto, inizialmente scartato. Questa ripartenza, secondo le sue previsioni, comporterebbe un ritardo di un paio d'anni, con qualche dubbio circa la possibilità di ottenere ancora investimenti europei: veniva detto che non li avremmo perduti ma che se li avessimo perduti non sarebbe stato comunque un grosso problema, perché essi rappresentano il 20 per cento del costo dell'opera.

Sicuramente, nella vicenda della TAV e dell'alta velocità non tutto è andato per il verso giusto: probabilmente sono stati fatti degli errori. Esprimo, però, a questo riguardo molta preoccupazione. Due anni di ritardo, nelle condizioni in cui si trova il nostro paese, non sono poca cosa, come non è poca cosa anche il rischio di perdere finanziamenti che si dice ammontino solo al 20 per cento, ma che rappresentano comunque risorse non trascurabili. Su questo punto vorrei invitare il signor ministro e tutto il ministero a tenere in debito conto anche l'esigenza di procedere, comunque, alla realizzazione delle infrastrutture, cercando di correggere gli errori, ma dando molto peso al fatto che anche solo un giorno di ritardo nella costruzione delle opere significa costi e mancate opportunità per il paese.

A questo proposito, mi permetto solo di aggiungere che sarebbe anche tempo che l'Italia si dotasse, per quanto riguarda la

valutazione di impatto ambientale, di standard riconosciuti internazionalmente. Questa è una grossa questione: se non la si risolve, qualunque opera si deciderà di fare in futuro, avremo sempre qualcuno che riuscirà a sollevare - e anche ad utilizzare - i timori delle popolazioni locali e anche le giuste preoccupazioni, per porre alla fine un veto: si troverà sempre qualche esperto a sostegno di una tesi o dell'altra. Credo che anche un'uniformità dei criteri di valutazione degli standard ambientali riconosciuti a livello internazionale sarebbe un importante passo avanti.

ANTONIO ATTILI. Signor ministro, ho ascoltato con attenzione le sue dichiarazioni programmatiche e condivido le parole chiave che lei vuol mettere al centro della sua politica di programmazione.

Sono questioni per la verità non nuove che però, nell'ultimo periodo, sono state trascurate e sono passate in secondo piano per molti versi. È giusto, quindi, che lei indichi con nettezza alla Commissione il percorso strategico del suo Ministero. Valuteremo il documento che lei annuncia per settembre tra qualche mese, e allora potremo dare un contributo più puntuale.

Tuttavia, signor ministro, vorrei attirare la sua attenzione sul fatto che lei, ereditando una situazione estremamente difficile, è di fatto obbligato ad assumere decisioni urgenti ed immediate, che non possono essere differite e che riguardano quasi tutti i settori di sua competenza.

Innanzitutto, penso che lei debba riflettere seriamente sulla questione della sicurezza: questo è un problema che riguarda tutti i settori. Particolarmente preoccupante è la situazione del trasporto aereo e marittimo. Sulle questioni della strada ha già detto e accennato il presidente della Commissione. Nell'ultimo periodo c'è stata una serie di segnali, tutti negativi, di inconvenienti gravi nel settore del trasporto aereo, che non fanno presagire nulla di buono. Quindi, vanno prese delle decisioni. Innanzitutto, bisogna consentire all'Ente nazionale dell'aviazione civile, che ha questo delicato compito e che

presidia questo settore, di svolgere il proprio lavoro.

Mancano risorse, signor ministro! Non si tratta di chissà quali grandi investimenti, ma di risorse umane e di professionalità necessarie per svolgere il compito istituzionale e garantire agli utenti la serenità indispensabile in un settore così delicato.

Lo stesso vale per la questione del mare, per cui vecchi e importanti progetti sono rimasti sulla carta. La settimana scorsa due navi, con quasi tremila persone a bordo, si sono scontrate all'imbocco del porto di Olbia. Poteva essere una grave tragedia, ma per fortuna non lo è stata. Non possiamo tenere quel porto, così come altri, che soprattutto nei periodi di alta stagione registrano un incremento di traffico straordinariamente imponente, senza controlli seri ed effettivi, senza le strutture tecnologiche necessarie a garantire la sicurezza.

Altra questione generale sulla quale lei deve rapidamente dirci cosa vuol fare — e aggiungerei, se è possibile, un suggerimento alle indicazioni strategiche che lei ha dato — riguarda l'attenzione ai diritti degli utenti, che sono quasi sempre trascurati, che sembrano l'ultima catena del mondo del trasporto quando invece, se andiamo a ben guardare, ne sono il primo elemento. Vi è una serie di indicazioni anche da parte della Comunità europea. Non si parte da zero, però occorre la volontà politica di mettere al centro della politica del trasporto i diritti degli utenti.

Inoltre, sempre in termini generali, alle indicazioni strategiche che lei ha dato mi consenta di aggiungere il necessario riequilibrio del paese, che non significa fermare un pezzo del paese per aspettare l'altro: ciò sarebbe un errore. Significa, invece, lavorare tenendo sempre conto di questa situazione.

Abbiamo poi una serie di problemi più specifici. Ne voglio indicare solamente due o tre, per i quali può essere fatto qualcosa fin da subito. Per quel che riguarda il mare, lei, se non erro, ha sei autorità portuali commissariate. Di due ci ha detto che c'è già una proposta *in fieri* (se non ho

capito male), ma ci aspettiamo che anche sulle altre si esca dalla situazione di straordinarietà e si torni alla normalità, indicando i responsabili in questi importanti settori.

Va poi ripresa, sempre rispetto alle autorità portuali, la problematica dell'autonomia finanziaria, che non è stata mai affrontata e risolta. Chiedo, inoltre, che si torni a parlare con decisione di investimenti. Ora, riguardo alla divisione che lei ha ricordato fra i due ministeri, probabilmente il discorso degli investimenti lo faremo domani con il ministro delle infrastrutture (se non ho capito male, lui realizza, qualcun altro gestisce). È bene, comunque, che tutti e due i ministri competenti affrontino questo problema.

Per quel che riguarda l'aria, parliamo per grandi settori. Voglio ricordare una cosa che non era presente nella sua relazione ma che è abbastanza delicata: alla luce del codice della navigazione approvato nella scorsa legislatura, dal 23 giugno le società di gestione possono chiederle di nominare commissari *ad acta* per il rilascio delle concessioni.

Il precedente Governo, su questa materia, ha oscillato parecchio (l'ex viceministro Tassone magari ci dirà che così non è). Rimane il problema di una serie di istruttorie già completate che attendono il decreto dei ministri. Si tratta di provvedimenti senza spesa, che anzi servono a sbloccare ingenti finanziamenti previsti dai piani industriali delle società che hanno fatto la richiesta di concessione e che sono fermi.

Non vorrei che fosse lei il ministro (anche perché non ne ha nessuna responsabilità) che deve autonominarsi commissario *ad acta* per sostituire lei stesso che non fa i decreti. Chiedo di fare attenzione a questo punto perché si tratta di un pezzo del mondo del trasporto aereo che è importante, che serve a migliorare la qualità del servizio, che serve a rimettere in moto un pezzo di economia del paese. Si tratta non di una riforma, ma di un atto dovuto.

Un'ultima considerazione di carattere generale riguarda Alitalia. Ritengo che sia

opportuno tener presente i piani economici e industriali e la questione del *management*. Forse non è giusto affrontarne uno a prescindere dagli altri, però una cosa è certa: bisogna far presto! Di piani industriali se ne sono fatti parecchi, le risorse sono state concesse e i risultati, purtroppo, non si vedono. È l'unico vettore di riferimento europeo che perde pesantemente! Ho visto la semestrale di tutti i vettori europei: fanno tutti utili straordinari. Tutti hanno ristrutturato nello stesso periodo di Alitalia. Allora, se c'è qualcosa che non va, mi auguro che il gruppo di studio, sicuramente composto da persone estremamente competenti, dia dei suggerimenti, però la decisione politica spetta al Governo che la deve prendere al più presto e nel modo più rapido possibile!

MARIO TASSONE. Devo ringraziare il ministro Bianchi per lo sforzo che, questa mattina, ha prodotto di fronte alla Commissione trasporti nel tentativo di enucleare le grandi questioni che interessano il trasporto nel nostro paese. Io, per dire la verità, sono cosciente delle difficoltà che il Ministero ha in questo momento. Il professor Bianchi si trova di fronte ad uno « spacchettamento », come si usa dire tecnicamente, dei due ministeri. L'ho capito, signor ministro, anche dallo sforzo che lei ha compiuto, però forse un chiarimento ed un approfondimento ulteriore ci vorrebbero, in riferimento alle competenze del Ministero delle infrastrutture e del Ministero dei trasporti.

Quando lei parla di programmazione che rimane in capo al Ministero dei trasporti, separando il momento della realizzazione, il confine, come lei può capire, è molto labile ed indefinito. Come si può programmare, se siamo fuori da una realizzazione? Mi sembra di trovarci di fronte anche ad una concessione di ritorno: non vorrei che il Ministero dei trasporti fosse concessionario del Ministero delle infrastrutture! Questo è un dato che mi preoccupa moltissimo. Certo, poi c'è tutta la materia della riorganizzazione degli uffici, i famosi siti (siti infrastrutture e siti trasporti) che certamente

richiederanno e richiedono una definizione.

Io sono per una programmazione vera. Non credo che un Ministero possa programmare se non ha la capacità di realizzazione: si fanno le realizzazioni sulla base di una programmazione. È un tutto unico! Diversamente, avremmo competenze delegate al Ministero delle infrastrutture. Allora, anche per quanto riguarda l'ambiente qualora bisognasse costruire qualcosa, ad esempio un depuratore, sarebbe il Ministero delle infrastrutture ad essere competente, o anche, per fare un altro esempio, nel campo dell'agricoltura. I conti non mi tornano, signor ministro, e sottopongo alla sua attenzione questa mia considerazione.

Capisco anche dall'intervento del presidente della Commissione, che un po' l'ha introdotta, precedendo la questione nelle comunicazioni del Governo e tracciando un quadro generale delle problematiche, che oggi la nostra attenzione è sul tema delle eredità. Torniamo sempre sulle eredità. Ognuno di noi ne ha sempre avute e di vario genere (c'è chi ha l'eredità dall'America, chi da altre parti, ma ci sono pur sempre delle eredità).

È certo che il tema delle infrastrutture e il tema dei trasporti sono oggi all'attenzione del nostro paese. Capisco anche che questo Governo si troverà e si trova di fronte a situazioni di difficoltà di carattere economico, di copertura, ma si trova di fronte anche a provvedimenti legislativi, come la legge obiettivo che lei ha ricordato, che riguardano più che altro il Ministero delle infrastrutture. Lei ha parlato anche di Anas; sarei curioso di capire chi è competente dell'Anas: anche da questo punto di vista, vi è confusione! Lei però, rispetto all'impegno che deve portare avanti, ha due codici: quello della navigazione aerea, che è venuto fuori dopo sessantatré anni (come ha poc'anzi ricordato il collega Attili) e quello della nautica da riporto. Sono stati due momenti, oltre alla riforma della navigazione aerea, che hanno dato risposte molto serie, forse non esaustive, per quanto riguarda la sicurezza nel trasporto aereo, ad esempio, per ciò



che concerne i rapporti tra ENAC ed ENAV (che sono stati sempre problematici rispetto alla necessità di mantenere alto il livello di sicurezza).

A proposito della sicurezza nei trasporti in genere, signor ministro, lei si trova di fronte a un tema importante. Quando parliamo di intermodalità dei trasporti (lei ha parlato di moduli facendo la differenziazione o legando il problema nazionale e transnazionale, quindi anche del livello regionale, ma soprattutto del livello della sicurezza) deve essere considerata anche la sicurezza. Non si può parlare della sicurezza del trasporto su ferro, su gomma, via aerea e via mare: deve esserci un momento aggregante. Ebbene, con l'ultimo provvedimento licenziato dal Parlamento, a cui facevo riferimento in precedenza, non ci sono meriti particolari o medagliette che qualcuno di noi intende attribuirsi, ma c'è stata una corralità di impegno e soprattutto di lavoro. In quest'ultimo provvedimento si è prevista la costituzione dell'Osservatorio dei trasporti, che fu visto, allora, come propedeutico per la costituzione di un'agenzia della sicurezza dei trasporti all'interno del nostro paese.

Questo è un dato su cui voglio richiamare la sua attenzione, perché è anche l'avvio di un dibattito fra di noi. Certamente, i temi che ho richiamato (non possiamo disconoscere che vi siano stati dei risultati per quanto riguarda sia le autostrade del mare sia la cantieristica, sia lo spostamento dal centro-nord di alcune costruzioni di navi) indicano come il settore abbia avuto delle impennate in termini positivi. Questo dato, ovviamente, deve essere legato ad un problema di fondo che lei ha posto, quello delle società delle ferrovie, delle *holding*. Abbiamo le *holding* Ferrovie, le società, e via discorrendo, ed è un problema che mi sono sempre posto. È un fatto che sottopongo alla sua attenzione, perché anche questo è una eredità che qualcuno si è trovato. Non è ammissibile: non è un problema di *management*, o di piani industriali! Il problema è capire che livello di compe-

tenza abbia il Governo per quanto riguarda queste società, che sono, a volte, svincolate dal suo controllo reale.

Allora qui c'è bisogno veramente di una riconversione anche di carattere legislativo, sia per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, sia per quanto riguarda, ad esempio, l'Alitalia, anche se, però, per questo dobbiamo capire cosa vogliamo fare (naturalmente, mi riferisco al discorso della privatizzazione o meno). Ci sono discorsi che sono stati portati avanti anche con il concorso delle forze sociali, ovviamente con una corralità di posizioni politiche anche all'interno del nostro paese.

Sono temi che certamente devono essere affrontati, non soltanto per atto amministrativo (tanto esiste un accordo di programma iniziale, ad esempio, con le Ferrovie, per cui si modifica poco rispetto ad una capacità che invece il Governo, a mio avviso, dovrebbe avere). Allora, bisogna modificare e cambiare alcune norme che diano senso e significato anche ad una impostazione di carattere generale.

Detto questo, per il trasporto pubblico locale c'è una legge, di una difficoltà incredibile, che prescrive il concorso da parte dei comuni e anche delle regioni. Questa è la grande sfida. Poi c'è la problematica dei corridoi. Dobbiamo parlare del Corridoio 5 (non faccio a lei e non faccio ai colleghi nessun discorso sulla TAV, perché è competenza, ovviamente, anche del ministro delle infrastrutture, o quanto meno è un combinato disposto). Sulla TAV una parola chiara bisogna pure dirla, così come sul Corridoio 1, anche per capire perché si fanno le cose. Ecco perché la programmazione non può essere scissa dalla realizzazione delle opere! Quando si parla del Corridoio 1 si parla della Berlino-Palermo, quindi c'è l'attraversamento stabile dello stretto di Messina. Su questo, signor ministro, lei deve dirci qualcosa perché, se vogliamo ottenere un risultato in politica internazionale, qualche dato e qualche elemento di valutazione dobbiamo pur averlo.

Termino il mio intervento sottolineando che non esprimo alcun giudizio sul referendum (sui no e sui sì ognuno ha i

suoi convincimenti). Però, aggiungerei, signor ministro, che sul « no » e con il « no » c'è una *restitutio ad integrum* anche rispetto ad una norma costituzionale che dava alle regioni, per quanto riguarda le grandi reti strategiche di trasporto, una competenza. Quindi, c'è una legislazione concorrente da parte dello Stato e non una legislazione esclusiva.

Questo cambia lo scenario, perché lei rischierà di trovarsi, nel momento in cui si parla di porti o di aeroporti, anche in una situazione di incostituzionalità, in cui ci siamo un po' trovati tutti. Poi c'è tutta la problematica da approfondire che riguarda le concessioni aeroportuali, anche questa certamente nel rispetto delle direttive comunitarie per quanto riguarda la tutela del passeggero. Tuttavia la tutela del passeggero va attuata riconoscendo i diritti ed elevando il livello di sicurezza. Invece, nella gestione delle concessioni, variamente difese, si è elevato il livello di interesse del privato a scapito dell'interesse generale del paese.

Considererei questo primo incontro come interlocutorio; il ministro Bianchi è stato corretto e ha parlato di grandissime linee, più che altro di sue sensazioni rispetto alle ipotesi di lavoro. Dobbiamo pure lavorare anche su elementi concreti e ci auguriamo in un'altra occasione di poter discutere su dati e numeri reali.

ROBERTO ROLANDO NICCO. Vorrei richiamare l'attenzione del ministro Bianchi su due questioni. Si parla in questi giorni (da gran tempo, aggiungerei da troppo tempo) di TAV, di Alta velocità/Alta capacità, di Corridoio 5, della rete che attraverserà - pensiamo nei prossimi decenni - l'Europa a sud e a nord delle Alpi. Questa è sicuramente una questione essenziale e cruciale per lo sviluppo del nostro paese, per l'integrazione dell'Europa.

Tuttavia, a me pare che, a fianco di questa questione, ve ne sia un'altra non meno importante che dovrebbe essere al centro dell'attenzione del Governo, anzi, che non può non essere al centro dell'attenzione di questo Governo! Mi riferisco

allo stato di quella rete ferroviaria che potremmo definire intermedia, che non è TAV e nemmeno trasporto locale, bensì una rete non meno essenziale della TAV, usata per il funzionamento delle relazioni sociali ed economiche all'interno del nostro paese. Una rete che è utilizzata, ogni giorno, da milioni di utenti, soprattutto da lavoratori e da studenti, e che è in una condizione assolutamente inaccettabile per l'inadeguatezza strutturale e per il tipo di servizio.

Siamo giunti, ultimamente, a situazioni di tensione anche molto forti, con il blocco delle linee: un vero e proprio calvario per gli utenti! Il presidente Meta parlava di decadimento del servizio: concordo interamente con questa definizione. Ognuno di noi potrebbe portare degli esempi concreti. Io gliene voglio citare uno molto brevemente, perché ben lo conosco. È quello della Valle d'Aosta, dove l'intera regione, per quanto di piccole dimensioni, è comunque collegata alla rete nazionale ed internazionale da una rete oggi assolutamente inadeguata. Questo è uno dei tanti esempi che potremmo fare.

La seconda questione che vorrei richiamare alla sua attenzione riguarda il trasporto delle merci attraverso le Alpi. Se n'è discusso a lungo e si tratta di una questione sicuramente complessa, di non facile soluzione, stante la necessità, evidente, di favorire lo sviluppo del commercio quale base per un'economia moderna. Ciò che vorrei sottolineare è che tale imperativo non può assolutamente e non deve rappresentare una penalizzazione per la vita e l'attività economica all'interno delle vallate alpine, per quelle vallate la cui conformazione orografica, come lei ben sa, non può sopportare pesi e flussi di transito superiori a quelli che sta già sopportando.

Abbiamo tutti letto il Libro bianco sulla politica dei trasporti europei che ha indicato degli aumenti fortissimi, circa il 50 per cento nell'arco di tempo 1998-2010. È di tutta evidenza che questi flussi di transito non possono e non potranno essere sopportati dalle vallate alpine, quindi bisogna procedere ad una riconversione. Se

n'è parlato molte volte, troppe volte: il passaggio dal trasporto su gomma al trasporto su ferro. Si tratta di passare operativamente a politiche che si concretizzano.

Lei, prima, ha parlato di autostrade del mare. Questa è certamente un'indicazione di ordine generale importante, ma anche qui si tratta di « dare le gambe » a queste indicazioni. Le vallate alpine sono in attesa di segnali precisi dal Governo in questa direzione, ed uno di tali segnali potrebbe essere la ratifica rapida di quel protocollo trasporti della convenzione per la protezione delle Alpi su cui, però, mi pare che ci siano ancora delle remore che, francamente, non ho ben compreso.

VALTER ZANETTA. In primo luogo, signor ministro, voglio focalizzare la nostra attenzione su una riflessione che riguarda le sue competenze, come già fatto dall'onorevole Tassone. Per le cose che ci ha detto oggi, per l'aspetto legato alla programmazione degli interventi e soprattutto per il voler andare a rivisitare il Piano generale dei trasporti, denominandolo Piano della mobilità, mi pare che, alla fine, tutto debba passare attraverso le sue indicazioni. Con il collega Merlo ci siamo trovati, l'altro ieri, a discutere di TAV in regione e affiorava questa difficoltà nell'interpretare le competenze. Banalizzando qualcuno ha anche detto che lei si occupa in sostanza di ordinare i treni: in realtà, per come le ha illustrate oggi, sono molto più articolate le competenze del suo dicastero e il compito che deve svolgere molto complesso.

Prendo atto di questa ragione e della valenza che oggi lei ci ha illustrato. Lei ha dato delle indicazioni di metodo che possiamo anche condividere, anche se una rivisitazione del piano nei tempi che lei ha detto probabilmente servirà solo per dire che si dà un valore tecnico-scientifico a eventuali altre scelte, però l'abbiamo letto dai giornali, con sue affermazioni e indicazioni. Questo è stato il suo primo intervento di fronte alla Commissione, nella quale molti commissari che oggi sono di minoranza hanno lavorato su questi temi

e pensano di aver fatto delle scelte oculate, supportate anche dall'Europa, ad esempio relativamente alla TAV, al Corridoio 1 e ai corridoi in generale. Lei, anche sulla base di sue convinzioni, magari di studio, ha rilasciato determinate dichiarazioni ed oggi, qui, è tornato ad ipotizzare un metodo di revisione del Piano generale della mobilità. In questo quadro, chiederei (magari non ci sarà tempo oggi), che sulla TAV ci sia maggiore chiarezza. Dobbiamo assolutamente arrivare a delle indicazioni e a delle decisioni.

C'è stato un programma de L'Ulivo e un programma elettorale, ma il tempo è già trascorso, perché il nuovo Governo si è insediato ormai da due mesi e mezzo, per cui credo che il tempo sia stato sufficiente per venire qui a dirci qualcosa, evitando di continuare a parlare attraverso i giornali. Noi deputati ci sentiamo anche un po' in difficoltà, perché siamo costretti a leggere le intenzioni del ministro non nella sede opportuna ma attraverso la lettura dei quotidiani.

Le chiedo, pertanto, sui due temi citati, magari aggiornando la seduta di oggi (ci saranno molti interventi da parte dei colleghi) la massima chiarezza. La prego, inoltre, di precisare nuovamente le sue competenze, perché c'è molta confusione su questo argomento, come registrato in una riunione ad alto livello, in quel di Torino.

ANGELO MARIA SANZA. Signor ministro, intendo innanzitutto rivolgerle gli auguri per l'incarico che è venuto assumendo. Mi preme però subito dirle anche che la sua esposizione è come un libro da cui abbiamo estratto l'introduzione e l'indice: manca il libro! Lo dico a lei perché, essendo un accademico, capirà che abbiamo bisogno di contenuti e in questa Commissione una buona parte dei colleghi presenti, sui temi cui lei ha accennato, non parte dall'anno zero. C'è una politica dei trasporti che è remota, datata, indipendentemente da chi avesse le responsabilità di maggioranza o di opposizione. Anzi, colgo l'occasione per ricordarle che i lavori di questa Commissione, spesso, sono stati

informati ad un criterio di responsabilità verso il paese. Qui, molto spesso, c'è il dovere di rispondere ai problemi della gente per quanto riguarda il trasporto via aria, via mare, su gomma o su ferro, e la sicurezza, prima puntualmente richiamata dal collega Attili: tutti temi che lasciano scarso spazio a polemiche che sono proprie della politica, quando la politica doverosamente deve interpretare il paese secondo le coalizioni di centrodestra o di centrosinistra.

Sarebbe poco corretto nei suoi confronti, oggi, forzare ogni argomentazione in qualsiasi direzione. Le diamo il tempo necessario. Intanto, deve prendere coscienza della ristrutturazione di questo dicastero, una ristrutturazione che - le voglio dire con molta forza - non condividiamo. Riteniamo che se qualcuno prepara le infrastrutture e, successivamente, le offre, perché lei le gestisca, o ci faccia correre sopra i servizi, una tale ristrutturazione creerà seri problemi al Ministero. Ma questo sarà un ulteriore elemento di forza per noi dell'opposizione. Del resto questo aspetto era presente anche nell'intervento del collega Beltrandi, quando ha sottolineato la difficoltà che lei avrà con il collega delle infrastrutture per intendersi su chi sarà chiamato a realizzare le opere (sul perché realizzare prima un'opera piuttosto che un'altra) anche a fronte della penuria dei mezzi finanziari, penuria a cui hanno dovuto far fronte tutti, non soltanto voi, ma anche i Governi precedenti.

Il presidente Meta mi pare che abbia scritto, molto puntualmente, i capitoli del libro (difatti volevo dirle, scherzando, se dovevamo audire il presidente Meta, o il ministro Bianchi, data l'introduzione del presidente della Commissione).

MARIO TASSONE. Era semplicemente una prefazione.

ANGELO MARIA SANZA. Ne convengo, collega Tassone. In questo modo possiamo avere la prefazione, l'introduzione e l'indice, ma manca comunque il discorso contenutistico.

Tuttavia proprio per aprire in chiave di collaborazione positiva i lavori in questa

Commissione, desidero sottolineare che ci sono dei provvedimenti da approvare e da mandare avanti. Ne cito uno: il regolamento per le autostrade del mare, che è ancora pendente presso il Ministero; semmai lo si potrà rivedere, ma è chiaro che le responsabilità saranno sue e della maggioranza che la sostiene.

Per chiosare, le devo dire che ho visto molto del professore nella sua introduzione. È un aspetto molto nominalistico il fatto che il piano, invece di chiamarlo dei trasporti e della logistica, lo chiamiamo della mobilità. Noi, per la verità, vediamo scarsa differenza tra l'uno e l'altro. Non è questo che ci preoccupa, come anche le considerazioni relative ai grandi temi che lei ha qui affrontato e sottolineato, sempre in chiave accademica, quali la rete nazionale e internazionale, i livelli regionali, nazionali e internazionali; questioni che in questa sede sono pane quotidiano. I colleghi che hanno vissuto la vita di questa Commissione negli anni che ci lasciamo ormai alle nostre spalle sanno che ci siamo sempre preoccupati di reti, ci siamo sempre preoccupati delle modalità dei trasporti e della qualità, ossia dei vari livelli.

Lei certamente - di questo gliene va dato atto - vista la celerità con la quale questa Commissione l'ha voluta udire, ha avuto il garbo di venire subito tra di noi. Questo è un aspetto che non possiamo trascurare, perché per avere contezza più approfondita degli aspetti che i colleghi sono andati segnalando, lei avrebbe avuto bisogno di più tempo. Ma abbiamo questo tempo, per cui mi auguro che lei si faccia interprete delle problematiche vere in questo settore. Per la parte che riguarda il nostro gruppo troverà sempre degli interlocutori molto rigorosi, ma ugualmente responsabili per quanto riguarda la gestione di un Ministero che è assai delicato per la vita del paese.

MARIO RICCI. Signor ministro, la ringrazio per la puntuale esposizione di alcuni nodi di sicuro interesse per la Commissione, ma anche degli indirizzi e delle azioni che il Governo intende portare avanti su alcune questioni fondamentali

che attengono ad una reale programmazione della mobilità delle merci e delle persone nel nostro paese.

Lei è partito da una dichiarazione che, per certi aspetti, attenua le preoccupazioni che abbiamo avuto nel corso della formazione del Governo circa lo « spacchettamento » del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Lei è partito da considerazioni più che giuste, perché uno dei grandi mali in questo campo nel nostro paese è dato dall'incomunicabilità fra i diversi settori e siti del trasporto delle merci e delle persone: vi è una separatezza che contraddice la necessità di costruire una politica intermodale dei trasporti che possa dare efficacia ed efficienza ed anche consentire una lineare programmazione del settore.

Questo dimostra che vi è nel ministro Bianchi, nel ministro Di Pietro e, complessivamente, nel Governo, la consapevolezza circa la necessità di una costante comunicazione per evitare delle sovrapposizioni. Noi, oggi, parliamo di alcune questioni, di intendimenti di programmazione, così come li ha chiamati il ministro Bianchi, ma non c'è ancora una politica vera e propria di programmazione, sulla quale ci dovremo misurare prima della legge finanziaria, nel mese di settembre. La Commissione dovrà essere investita di ciò al fine di offrire un suo contributo. A differenza del collega Tassone, il libro vorrei scriverlo insieme, possibilmente. Francamente, non mi interessano libri che vengono calati o dettati dall'alto. Sono importanti i temi e i capitoli che sono stati indicati nell'esposizione del ministro Bianchi ed anche nella introduzione del presidente della Commissione.

Detto questo, nella consapevolezza di superare questa separazione e dare vita effettivamente ad una politica intermodale e ad un sistema integrato dei trasporti, mi pare che uno dei dati importanti che segnalava come priorità il ministro Bianchi sia quello del superamento della legge obiettivo. Si tratta del recupero di una programmazione nel settore che consenta di far fronte alle priorità, alla selezione delle priorità non solo in funzione della

carenza dei mezzi finanziari, per quello che è lo stato finanziario del paese, ma soprattutto per indicare una tendenza che sottolineiamo positivamente con grande forza, che è quella di un progressivo superamento della politica fin qui seguita a favore del trasporto su ferrovia, su rotaia e via mare. Fino ad oggi il 70-80 per cento del trasporto è stato su gomma, con tutte le conseguenze negative che derivano non solo dal punto di vista dell'impatto ambientale, ma anche per il processo economico e sociale di carattere complessivo del nostro paese.

Vengo da una realtà che è un po' l'asse di congiungimento della grande comunicazione nel nostro paese, cioè Firenze e la Toscana con il nord del paese; la cosiddetta dorsale appenninica. Possiamo anche realizzare sei corsie autostradali ma questo nodo, questo grande appesantimento sulla dorsale appenninica che si è venuto accumulando nel corso dei decenni, non sarà comunque risolto. Quindi è un problema che va affrontato lavorando in due direzioni. La prima è quella di sviluppare le altre dorsali per la comunicazione e la mobilità delle merci e delle persone, la dorsale tirrenica e quella adriatica. Io vengo dalla costa tirrenica, dove del raddoppio della pontremolese, ovvero della efficacia della mobilità delle merci per via ferroviaria con il collegamento fra la costa tirrenica ed il nord del paese, Milano e Torino, si parla ormai da trenta o quaranta anni, e questo nodo importante non è ancora nelle priorità, per quanto riguarda il finanziamento e gli accordi fra Stato e regioni, ed anche fra lo Stato e la regione Toscana. Ci preme molto che si vada ad una politica che superi progressivamente e modifichi il rapporto fra trasporto su gomma, trasporto su ferro e trasporto via mare.

Ritengo che anche l'altro nodo, accennato dal ministro Bianchi, sia importante. Ora, al di là delle posizioni di merito che ogni gruppo ha rappresentato sul tema dell'Alta velocità, esiste effettivamente una contraddizione. Mentre da una parte si sono tentati e sono stati fatti grandi investimenti sull'Alta velocità/Alta capacità,

non solo le reti secondarie, le reti a carattere locale di trasporto pubblico locale, hanno conosciuto un degrado, ma così è stato anche per le reti di carattere nazionale. Anche in questo caso cito l'esperienza fatta in questi giorni: il raccordo ferroviario sulla costa tirrenica in assenza dell'Alta capacità produce un'eccessiva decelerazione nel trasporto delle merci e delle persone.

C'è un problema di ammodernamento della rete ferroviaria, del materiale rotabile, per cui l'efficacia e l'efficienza di un sistema di trasporto non è sempre data dall'Alta velocità e dall'Alta capacità. Fermo restando che sulle scelte prioritarie ci vogliamo misurare, si tratta anche di verificare le modalità di realizzazione di pezzi di alta velocità, di vedere le modalità e le diverse forme, anche in termini di percorso e di tragitto, della realizzazione dell'Alta velocità nel nostro paese.

Altre due questioni. C'è un problema che dovremo affrontare e che è stato accennato dal ministro Bianchi: come riaffrontare e rivisitare tutto il sistema della portualità nel nostro paese. Noi verificammo che, nel corso di questi ultimi quindici anni, dopo l'ubriacatura della privatizzazione della gestione portuale nel nostro paese, è andata crescendo una sorta di contrapposizione fra diversi siti portuali. Noi, al contrario, dovremmo tendere a realizzare una politica di rivisitazione attraverso un sistema portuale incentrato sulla diversificazione delle funzioni, senza creare elementi di contrapposizione, bensì rendendo il sistema efficace e funzionale per costruire quell'obiettivo che condividiamo moltissimo, cioè le autostrade del mare.

Mi consenta, signor ministro, di aggiungere a mo' di esempio le nostre funzioni in materia di cantieristica. Ebbene, nel nostro paese se non si rilancia la navalmeccanica, quindi anche il ruolo dei cantieri nelle forme che, secondo noi, devono conoscere un ulteriore spazio pubblico di intervento nel rilancio delle grandi politiche della navalmeccanica in Italia e in

Europa, tutta la politica delle autostrade del mare diventa abbastanza aleatoria e rimane solo sulla carta.

A questo proposito, abbiamo presentato anche un documento di sindacato ispettivo per quanto riguarda le prospettive di Fincantieri. A tal riguardo, sappiamo che è in atto, più che uno spaccettamento, una politica di spezzatino, e non solo la divisione in ramo militare e ramo civile di questa grande azienda pubblica. Avremo occasione di misurarci nella discussione di questo documento presentato come gruppo di Rifondazione Comunista, sia nella Commissione trasporti, sia nella Commissione attività produttive E su tali questioni lavoreremo.

Chiudo sottolineando nuovamente la necessità di aprire una discussione seria per quanto riguarda l'elaborazione di un Piano generale del trasporto e della logistica o Piano generale della mobilità e della logistica (lo si chiami come si voglia) a settembre, perché come Commissione si possa dare un contributo nell'elaborazione della legge finanziaria, individuando le priorità e tenendo fermi quei principi ai quali ci ha richiamato questa mattina, con la sua esposizione, il ministro dei trasporti.

SILVANO MOFFA. Signor ministro, anch'io la voglio ringraziare per la cortesia e la disponibilità che ha mostrato accogliendo l'invito della Commissione a presentare gli indirizzi programmatici del suo dicastero. Voglio sottolineare in particolare come lei, molto onestamente, nella sua introduzione, abbia avuto la sensibilità di richiamare le difficoltà nelle quali è chiamato ad operare per un intervento che, come altri hanno già sottolineato, pone, oggettivamente, dei problemi di funzioni e competenze al suo Ministero.

Voglio brevemente ritornare su questo argomento, intanto per ribadire, anche da parte nostra, una posizione nettamente contraria a questa scelta di parcellizzazione rispetto a quella che era stata una intuizione, tra l'altro non nostra ma del ministro Bassanini, che aveva compreso la necessità di legare i sistemi proprio per