

sviluppare una politica di programmazione.

Lei, forse anche con qualche enfasi, che sottolineo riconducendola alla sua cultura di pianificatore territoriale, giustamente pone al centro della riflessione la necessità di sviluppare una politica di programmazione a livello trasportistico. Siamo ancora *in fieri* ma mi sembra abbastanza chiaro che si vada delineando una distribuzione di competenze per cui i trasporti diventano il luogo residuale, pur nella sua oggettiva importanza, della gestione dei servizi. Vedo quindi sfumare ampiamente queste capacità programmatiche che il Ministero, invece, dovrebbe assumere su di sé e sviluppare, perché, a fronte di questo, risulterebbe assolutamente ridondante il proposito di mettersi al lavoro per un nuovo piano della mobilità.

Lei si troverà anche di fronte ad un problema che per la verità (lo possiamo dire con assoluta franchezza e sincerità) il Governo precedente aveva cercato di affrontare. In qualità di sottosegretario me ne sono occupato, anche se infruttuosamente. Mi riferisco al problema connesso alla gestione del personale. Non è un problema secondario bensì molto delicato e complesso. Si tratta anche di una questione attinente l'equiparazione e l'equiorinazione, assolutamente non risolta, soprattutto a livello di Ministero dell'economia e delle finanze.

Tutto questo incide profondamente nel buon funzionamento del Ministero e rischia di vanificare gli sforzi che lei, correttamente, ha cercato di porre alla nostra attenzione per qualificare quest'ultimo e farlo essere davvero un Ministero della programmazione.

Detto questo, con altrettanta franchezza le voglio rappresentare un certo disagio nell'ascoltare il suo intervento. Non cito quello del presidente Meta, che ha voluto provocare una discussione, perché lui è un « provocatore » nato, nel senso buono del termine, essendo stato assessore ai trasporti nella regione Lazio, quindi gli riconosciamo le capacità e anche le provocazioni, positive. Lei ha posto l'accento su alcune questioni e argomenti

centrali. È evidente che questo primo incontro non poteva che essere di indirizzo generale. Probabilmente dovremmo calendarizzare con lei altri incontri per far sì che dall'indicazione degli argomenti si entri poi nel merito effettivo, per cercare di dare un contributo come Commissione al lavoro che lei si appresta a fare, e anche per aver una cognizione più chiara circa gli intendimenti del suo Ministero.

Come qualche collega ricordava, però, a leggere alcune dichiarazioni sui giornali qualche riserva la nutriamo, soprattutto perché leggiamo opinioni molto contrastanti, sulla TAV, sul Ponte sullo Stretto, ma anche sulle competenze specifiche che la riguardano.

Quando lei dice che bisogna ripartire dal piano dei trasporti e della logistica perché scontiamo la mancanza di una visione strategica, utilizza un ragionamento che mi consentirà di contestare. Non si tratta di mettere una bandierina sul lavoro fatto dal precedente Governo, perché sono questioni che si sono dipanate nel corso degli anni e hanno riguardato più legislature e più governi. Noi però abbiamo fatto un Piano generale, abbiamo varato un Piano della logistica integrata, che data 2005-2006, e nell'ambito della legge finanziaria sono state individuate anche le risorse per intervenire sulle autostrade del mare e per rafforzare le piattaforme logistiche, usando proprio quel termine che condivido e che lei ha posto al centro della sua riflessione, come l'elemento chiave dell'integrazione.

Su questo siamo assolutamente d'accordo. Pensare oggi ad una politica dei trasporti intesa in senso lato, al di fuori di una integrazione, significa evidentemente non aver capito nulla della situazione nella quale ci muoviamo e anche delle politiche europee. In questo senso voglio dirle che non solo non partiamo dall'anno zero ma ritengo corretto, per un ministro che voglia effettivamente dare anche il segno della sua presenza in questa fase, non gettare a mare tutto quel che di positivo è stato realizzato all'interno di queste programmazioni. Questo riguarda il trasporto intermodale e anche le questioni di sicu-

rezza richiamate. Quando si parla di sicurezza non c'è mai un limite da porsi, bisogna cercare di migliorare sempre di più le situazioni, di adoperarsi per introdurre sistemi tecnologici sempre più avanzati, bisogna intervenire per garantire la sicurezza nelle portualità. Certo è che il tema della sicurezza è stato più volte al centro del dibattito di questa Commissione, ci sono stati provvedimenti importanti (probabilmente non sufficienti ancora) con l'analisi di tecnologie assolutamente avanzate che sono state introdotte sia per quanto riguarda il sistema trasportistico sul treno, sia per quanto riguarda il trasporto aereo.

Non stiamo all'anno zero: dobbiamo capire esattamente quali sono le criticità sulle quali intervenire positivamente. Per quanto riguarda le criticità, visto che lei ha correttamente parlato anche del trasporto pubblico locale, indotto in ciò dall'esperto ex assessore della regione Lazio e nostro nuovo presidente di Commissione, ebbene, non so se questa sia una competenza specifica del Ministero o piuttosto non debba essere un'iniziativa da sviluppare a livello di Commissione trasporti. Forse, dal momento che è passato qualche anno dal 1997, dal varo della legge n. 422, è il caso di avviare un monitoraggio corretto, anche per verificare esattamente quali sono le criticità che non fanno decollare il sistema del trasporto pubblico locale.

La mia esperienza di amministratore mi porta a dire che quelle criticità sono individuabili esattamente in alcuni percorsi che riguardano i modelli per la privatizzazione, per la messa in gara del servizio, per la scarsa economicità del servizio medesimo a fronte di una mancata programmazione e pianificazione regionale. Senza voler entrare nei temi del referendum, non c'è dubbio che ci sia anche una competenza del Governo e una competenza del Parlamento, per cercare di capire quali sono i limiti entro i quali bisogna intervenire, ma anche quali sono i necessari interventi che bisogna apportare per far decollare il sistema.

In conclusione, sulle portualità, il nostro paese ha sofferto per troppo tempo la mancanza di una vera e propria politica di cabotaggio. Abbiamo cominciato a sfruttarla negli ultimi tempi, ma non abbiamo sufficientemente guardato a quel concetto di integrazione cui lei si riferiva. Certo è che oggi il problema delle autorità portuali non è tanto chi debba nominarle (perché ormai il tema è stato discusso e dibattuto anche con interventi della Corte costituzionale). Ritengo invece importante capire qual è il sistema portuale che vogliamo mettere in piedi in questo paese per essere competitivi. Allora, probabilmente, il tema centrale - su questo, signor ministro, la invito ad avviare una riflessione ed anche un approfondimento - probabilmente tutto italiano degli oltre 100 porti che abbiamo non è relativo alle autorità portuali, ma piuttosto riguarda la gerarchizzazione dei sistemi portuali. Ci sono infatti sistemi portuali che in una logica di integrazione richiedono sicuramente una competenza nazionale e ce ne sono altri che possono essere assolutamente di competenza regionale.

Questo non significa spingere sull'acceleratore di una conflittualità tra i livelli istituzionali, bensì capire esattamente qual è la politica internazionale che sui porti il nostro paese intende adottare.

Questo tema della gerarchizzazione, che nasce e non può che derivare da uno studio corretto dei sistemi portuali (con tutto il rispetto per le osservazioni di poc'anzi dell'onorevole Ricci) mi fa pensare che generalizzare il concetto in termini di scarsa incidenza della privatizzazione di questi sistemi allontani lo sguardo dalle dinamiche dello sviluppo della portualità - soprattutto dei sistemi europei - perché basta guardare un po' fuori dai nostri confini per renderci conto che non è affatto vero che alcuni sistemi privatizzati non siano diventati competitivi a livello internazionale (basta andare a Rotterdam per rendersi conto di come funzionano diversamente i sistemi portuali in quella realtà). Questo non significa che non ci debba essere il controllo pubblico.

Concludo con una riflessione che riprende alcuni accenni che faceva l'onorevole Tassone poc'anzi.

Il vero tema è la portata della capacità di controllo del Governo rispetto a tutte le società, le *holding* costituite in questo settore e che non partono dagli ultimi cinque anni ma sono nate da una politica avviata già in passato.

Capire qual è il sistema di controllo probabilmente significherebbe anche capire qual è il livello legislativo sul quale ci dobbiamo impegnare e sul quale lei, signor ministro, ha competenza ad intervenire.

GIORGIO MERLO. Sarò rapido, anche per recuperare un po' di tempo.

Mi associo anche io a quello che dicevano i colleghi, e ringrazio il signor ministro anche per aver ricercato subito un dialogo con il Parlamento. Rispetto ad un passato anche recente è un elemento che qualifica il Parlamento, ma credo anche chi gestisce il Ministero.

Ora, mi concentro sia pur rapidamente, su un aspetto già toccato da molti colleghi, che però ritengo uno degli elementi centrali che qualificherà l'azione di Governo, di questo Governo, e che qualifica anche uno degli aspetti del sistema paese. Mi riferisco al tema dell'alta capacità ferroviaria. Non perché sia balzato all'evidenza della pubblica opinione in questi ultimi mesi, come tutti ben sappiamo, ma perché questo tema credo che sia un elemento decisivo; lo ricordava anche con spirito *bipartisan* il collega Zanetta, dopo l'incontro che abbiamo avuto ieri in Piemonte proprio su questi temi, presente anche il collega Barbi. È un tema importante perché riguarda lo sviluppo del paese, riguarda l'ammodernamento infrastrutturale, il miglioramento della vita dei cittadini e anche le modalità con cui possiamo uscire dall'isolamento.

Voglio subito dire, per sgombrare il campo dagli equivoci, che ho molto apprezzato la sua intervista di ieri su *La Stampa*, perché ha detto alcune cose con rara chiarezza: che la TAV si farà e, cosa ancor più importante, parlando di Corridoio 5 - corridoio decisivo e strategico per

il nostro paese e per l'intera Europa - che il Corridoio 5 deve assolutamente passare a sud delle Alpi. Farlo passare a nord significherebbe tagliare fuori il paese, soprattutto il nord, da quello che sarà il futuro prossimo dell'Europa. Questo ritengo sia un aspetto importante, anche alla luce del dibattito che c'è stato recentemente su questo tema, pur se mi rendo perfettamente conto che il tema dell'alta capacità ferroviaria non è riconducibile esclusivamente alla Torino-Lione, sebbene in quel caso vi sia stata una maggiore attenzione dovuta alla più forte concentrazione del dibattito. Il terzo valico della Genova-Milano, dove siamo di fronte ad un progetto definitivo approvato dal CIPE, ma non finanziato dal precedente Governo, è un tema altrettanto importante, anche perché riguarda lo sviluppo del porto di Genova e dell'intero nord-ovest.

Ora, però, credo che la vera sfida del Governo - e mi avvio alla conclusione - oggi sia anche quella di premere sull'Unione europea affinché si acceleri una normativa che favorisca il trasporto su ferro, e non solo su gomma.

Dico questo pensando forse anche al modello svizzero, attraverso una politica di incentivi, perché sotto questo aspetto probabilmente noi, con questo Governo e con questo ministro abbiamo qualche possibilità in più, avendo egli a cura solo l'interesse generale e non interessi particolari.

Lo dico, però, anche perché questa necessità del Governo di favorire e di premere l'acceleratore sul trasferimento, sulla maggior attenzione alla politica del trasporto su ferro e non su gomma è dovuta al fatto - e mi riferisco sempre alla sua intervista - che uno degli elementi su cui si sta insistendo molto - conosciamo bene in Piemonte molte amministrazioni comunali della Val di Susa e molti territori interessati - è che ci troveremmo di fronte ad una riduzione progressiva del trasporto di merci. Questa è una grande sciocchezza ed è vero, semmai, il contrario: e se è vero il contrario è pur vero, allora, che occorre rendersi conto che chi vuole potenziare la linea tradizionale deve capire che la linea

tradizionale è già satura, quindi è impensabile un tracciato che non sia quello individuato.

Se è vero come lei ha detto, e lo ripeto, che la TAV si deve fare, che non si deve sprecare tempo, che bisogna, rispetto a quello a cui abbiamo assistito nei cinque anni passati, coinvolgere le popolazioni locali e le amministrazioni locali - quindi non ad un disegno autoritario atto a studiare e declinare l'alta capacità ferroviaria - credo che sia quanto mai importante per tranquillizzare tutti, il sistema paese, e non soltanto gli enti locali piemontesi, offrire certezze sul tracciato, garanzie per quanto riguarda i finanziamenti e, soprattutto, tranquillizzare le popolazioni locali sostenendo che qualunque opera si faccia, non si farà violentando il territorio, per non esporsi nuovamente a tutto ciò che abbiamo conosciuto in un recente passato. Credo che questo sia l'unico modo per uscire dall'isolamento, e anche per creare le condizioni concrete affinché possiamo difendere gli interessi generali, attraverso un rapporto virtuoso con l'Europa.

Ho ricordato questo aspetto perché il tema dell'alta capacità ferroviaria non è un tema piemontese né un tema lombardo, emiliano o campano, ma è un tema nazionale. Ritengo che attorno ad esso ci giochiamo molto anche in merito alla possibilità di modernizzare le nostre infrastrutture. Avremo tempo e modo per approfondire il problema, ma ritengo che oggi una risposta su questo argomento possa essere un elemento importante.

ARMANDO DIONISI. Vorrei ringraziare il ministro per la sua esposizione ed aggiungere all'indice del libro alcune brevissime considerazioni.

Io le consiglierai, signor ministro, quando si parla di risorse, e soprattutto di risorse europee - ancorché queste rappresentino solo il 20 per cento per quanto riguarda gli investimenti sulla TAV - molta più prudenza, perché oggi le prospettive finanziarie non sono difficili soltanto nel nostro paese, ma anche all'in-

terno dell'Europa, e le difficoltà nel definire le prospettive finanziarie 2007-2013 ne sono una testimonianza.

L'Europa sarebbe ben contenta, probabilmente, di non finanziare il Corridoio 1 piuttosto che il Corridoio 5, considerando non solo le difficoltà finanziarie ma anche i processi di allargamento, con i nuovi dieci paesi che sono entrati e gli altri che sono alle porte.

Le difficoltà finanziarie sono molte, soprattutto all'interno del finanziamento per le reti transnazionali. Ritengo pertanto, signor ministro, che vada portata avanti con grande determinazione la realizzazione di corridoi che riescano a tenere il nostro paese dentro un processo di integrazione europea.

Mi permetto, però, di suggerire un altro aspetto importante che il collega Tassone e gli altri che mi hanno preceduto non hanno toccato. Noi dobbiamo anche continuare, nel processo di integrazione europea, a portare avanti il mercato interno e quindi anche le liberalizzazioni. Se ne parla poco e non vorrei che il nostro paese arrivasse tardi a questo appuntamento, che riguarda soprattutto la capacità di un paese di essere competitivo e di recuperare la sua efficienza.

Credo che dobbiamo fare molto nel settore del trasporto aereo, del trasporto ferroviario ed anche nel trasporto marittimo (lei ha citato un grande tema europeo, ma anche un grande tema nazionale, quello delle autostrade del mare). Tuttavia, signor ministro, come ha già sottolineato il collega Moffa, se non recuperiamo l'efficienza dei nostri porti, cioè se non recuperiamo quella capacità di attrarre persone e merci, come pensiamo di potenziare le autostrade del mare? Qui si pone allora un altro grande tema, quello di ridare alla portualità italiana una capacità non solo di investimento ma anche di competitività: solo se riusciamo a restituire competitività non solo sul piano economico ma anche sulla riduzione dei tempi per lo scarico e carico delle merci e delle persone ci sarà un futuro, altrimenti il nostro paese, al di là delle enun-

ciazioni, si porrà fuori dal contesto di sviluppo della Comunità economica europea.

Signor ministro, le suggerisco pertanto su quell'indice, che poi nelle prossime riunioni svilupperà, di mettere anche questi temi all'attenzione del nostro paese perché sono temi di grande rilevanza, sia quello delle risorse, sia quello della liberalizzazione e della competitività.

ANTONIO PEZZELLA. Signor ministro, ringrazio lei, unitamente alla sua squadra, che le dà una mano e che le dovrà dare una valida mano (se fossimo ai mondiali dovremmo almeno augurarci un rigore!).

Questa Commissione, lo dico ai colleghi che non ne facevano parte, negli ultimi cinque anni ha lavorato alacremente: spesso e volentieri ci siamo accapigliati, come è normale che accada in politica. Nel contesto generale però, provvedimenti sono stati discussi e elaborati. Sovente, anche dei colleghi dell'opposizione sono stati relatori, a dimostrazione del fatto che in effetti c'era uno spirito di lavoro comune. Il Governo precedente, devo dire, è sempre stato attaccato per una mancata presenza da parte del ministro Lunardi, però tutti gli altri erano sempre presenti e non caso con una buona parte della squadra di Governo - a cominciare dall'ex viceministro Tassone e dagli altri due sottosegretari - c'è sempre stato un discorso di grande correttezza e di grande lavoro in Commissione. Tant'è che dopo molti anni (parliamo anche di sessant'anni) si è varato il codice della navigazione aerea - abbiamo fatto tutto quello che era necessario -, i regolamenti della legge sull'autotrasporto, un elemento estremamente importante, con il coinvolgimento delle associazioni di categoria, che erano per il 95 per cento concordi, e soprattutto della consulta dell'autotrasporto. Questi elementi propulsivi hanno dato una grande spinta al lavoro della Commissione; spesso e volentieri provenivano dalle categorie per essere successivamente fatti propri dalla Commissione, che li recepiva e li portava avanti.

Quanto al codice della strada, abbiamo fatto un ottimo lavoro, devo dire anche con un « pizzico di pepe »; l'opposizione all'epoca non ha fatto mancare il voto contrario, anzi si è astenuta, ma sui provvedimenti in concreto ha sempre dato il suo grande apporto. Questo per dire che questa è stata una commissione tecnica che ha lavorato. Auspico quindi che questa Commissione, che all'epoca si è formata attraverso il lavoro concreto, mantenga quella connotazione anche con gli altri colleghi, ciascuno nell'ambito della propria specificità, così da avere la possibilità di portare avanti ancora meglio il proprio lavoro.

Certo, abbiamo dei momenti estremamente importanti per il paese, uno dei quali è la realizzazione della TAV. So che almeno nell'ambito del centrodestra la posizione è univoca; ho ascoltato prima il collega Merlo e ci fa piacere una presa di posizione chiara, netta e precisa. Su quella posizione siamo perfettamente d'accordo, anche perché l'Italia non la possiamo lasciare fuori; quindi una discussione su questo tema non può che essere comune, avendo oltretutto il problema dei valichi, rispetto ai quali bisogna avere una attenzione particolare. Purtroppo l'Italia non è una realtà a sé stante, ha bisogno di far circolare le merci quanto più velocemente possibile, quindi, dato che la corona delle Alpi ci cinge e ci crea anche problemi a causa della morfologia del territorio, dobbiamo trovare per forza di cose una soluzione rispetto al problema dei valichi.

Nell'ultimo scorcio di legislatura, anche per un ostruzionismo messo in atto da parte dell'allora minoranza, non si è potuta approvare in tempo utile l'ultima parte del decreto sulla patente a punti, anche per il recepimento della sentenza della Corte costituzionale. Vorremmo che questo Governo si facesse carico di trovare immediatamente e di sottoporre al Parlamento quella soluzione già indicata dalla Corte costituzionale e che comunque il Parlamento aveva già approvato. Ad onore del vero, il numero legale è mancato al Senato per quattro voti e non certamente da questa parte del Parlamento.

Ci sono una serie di argomenti e temi da affrontare, ma mi rendo conto che questa mattina abbiamo avuto solo un primo incontro; ora abbiamo anche la possibilità di conoscerci di persona, non soltanto attraverso i giornali. Naturalmente ci conosceremo meglio, ci scontreremo e saremo anche spesso d'accordo sui provvedimenti sui quali potremo lavorare.

Concludo richiamando una serie di proposte di legge, che venivano prima ricordate, riguardanti la sicurezza stradale. Avevamo incardinato ultimamente in questa Commissione, unitamente all'VIII Commissione, diverse proposte di legge presentate da più parti politiche (quindi vi era un interesse da parte di tutto il Parlamento, e quindi di ambo le Commissioni) per arrivare alla costituzione di una agenzia della sicurezza stradale al fine di abbattere quell'indice che purtroppo reca tanti morti e tanti feriti che creano lutti alla nostra comunità. Questo tema dovrà essere affrontato in maniera incisiva per poter dare delle risposte ai nostri cittadini sia in termini legislativi che in termini comportamentali.

PAOLO UGGÈ. Anche io voglio ringraziare il signor ministro per il confronto che ha voluto metterci a disposizione, e dichiarare subito la comprensione che indubbiamente deve permeare il rapporto che si instaura tra la Commissione e gli enti, per quanto mi riguarda personalmente, in considerazione dell'attività gravosa che il ministro e i suoi collaboratori si troveranno a dover affrontare. Indubbiamente questi momenti di confronto consentono di far nascere anche un elemento fondamentale, che è la conoscenza, ed è così che ho potuto anche io apprezzare, come il collega Merlo, la sua intervista su *La Stampa*, che con grande determinazione, con grande chiarezza, modificava le prime dichiarazioni apparse sui giornali relativamente alla necessità della realizzazione della TAV che tante polemiche avevano suscitato.

Da qui la dimostrazione che la conoscenza è sicuramente un elemento di grande valore, che deve essere posto alla base del nostro operare.

Per quanto mi riguarda, mi metto a disposizione per fornire tutti quegli elementi di conoscenza che possono aiutare un lavoro comune. Per questo voglio spendere due parole. Più volte ho sentito lei, signor ministro, e anche qualche suo collaboratore, fare riferimento al Piano nazionale della logistica riferendosi all'anno 2001.

Ebbene, guardando il sito del Ministero dei trasporti, ho potuto trovare, pubblicato per intero, il Piano nazionale della logistica approvato anche dal CIPE, e pubblicato recentemente sulla *Gazzetta ufficiale*. Si dice, addirittura, che quel piano della logistica si configura proprio come una continuità del Piano generale dei trasporti, così come previsto dall'articolo 1 della legge del 2001. Quindi un riconoscimento esplicito, previsto, che però non ho potuto riscontrare, ma probabilmente è frutto della mancata conoscenza: ecco l'importanza dello scambio di opinioni e delle conoscenze reciproche.

Ebbene, quel piano della logistica perché è importante? Non perché è stato redatto nella passata legislatura ma perché non è frutto di una elaborazione di tecnici, è un piano che è frutto di un confronto costante, continuo e approfondito con i rappresentanti delle realtà economiche principali che operano nel paese, da Confindustria a Confcommercio, alle confederazioni dell'artigianato, al mondo del trasporto e della spedizione. Tutte le realtà interessate al trasporto e alla logistica hanno collaborato a realizzare quel piano. Abbiamo dichiarazioni di rappresentanti autorevoli che ne condividono i contenuti.

Ovviamente non si pretende che questo debba essere accettato a scatola chiusa, ci mancherebbe altro. Può essere modificato, integrato o sostituito per parti, ma sentir dire che non esiste un Piano nazionale della logistica, quando invece il sito del Ministero dei trasporti dà ampia diffusione, ci ha lasciato un po' perplessi; da qui quindi la necessità della conoscenza.

Così come la questione dello sviluppo del combinato: signor ministro, lei ha un decreto ministeriale da firmare e il regolamento che mette a disposizione incentivi per lo sviluppo delle autostrade del mare è pronto. Sono passati quaranta giorni e, invece di continuare a dire che bisogna potenziare le autostrade del mare, forse qualche suo collaboratore avrebbe potuto rappresentarle questa realtà. È stato approvato e pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* e firmato dal Presidente della Repubblica di allora, Carlo Azeglio Ciampi. Manca un decreto attuativo ministeriale che è di sua competenza, o di chi ha la delega.

Credo che, attraverso questo confronto, verremo anche a stabilire una cosa importante, sulla quale dobbiamo riflettere. L'ho ascoltata attentamente quando lei, in aula, ha annunciato la sottoscrizione del protocollo trasporti della convenzione delle Alpi. Ebbene, signor ministro, bisogna riflettere molto su questo aspetto. Noi non l'abbiamo voluto ratificare, perché così come è realizzato quel protocollo trasporti, di fatto, rischia di essere un elemento che aggraverà pesantemente l'economia del nostro paese, e a dire questo non è il mondo dell'autotrasporto ma è un mondo che collega il settore dell'autotrasporto al settore della spedizione, della produzione.

Ormai la logica della consegna delle merci in tempo reale pone sempre più in evidenza la logistica, ma la logistica è tempo. Pertanto, se le nostre merci non riescono a raggiungere i punti di consegna in tempo reale sempre più rapidamente, corriamo il rischio di creare un danno enorme all'economia del paese. Quindi attenzione a parlare di protocollo trasporti senza avere garanzie sull'infrastrutturazione necessaria per lo sviluppo dell'economia del nostro paese, per consentire alle merci prodotte e trasformate in Italia di arrivare sui mercati europei; questo rischia di essere un grosso peso sullo sviluppo economico e sulla competitività del nostro paese.

Quel Piano generale dei trasporti contiene anche la riforma dell'autotrasporto, e

anche qui, mi scusi, signor ministro, ci sono dei decreti che debbono essere rapidamente emanati perché, viceversa, la riforma sulla liberalizzazione del trasporto delle merci (riforma concordata con tutte le parti sociali, dalla committenza al mondo dell'autotrasporto, come diceva prima il collega Pezzella) se non venisse emanata rischierebbe di creare problemi, perché non si riuscirebbe a verificare l'impatto che la riforma ha sul sistema paese, sull'economia, sullo spostamento delle merci, sull'attività delle imprese e non riusciremmo, nei termini consentiti dalla delega, ad apportare quei miglioramenti che, insieme, andremo a verificare e che potranno essere necessari.

Mi permetto di suggerire due cose. Le associazioni del mondo dell'autotrasporto stanno chiedendo ripetutamente, da quaranta giorni credo, con due o tre lettere, di essere ascoltate dal suo dicastero. Sarebbe importante per tutti, onde evitare che i problemi si accavallino e le soluzioni non vengano, per cui ci troveremo a dover affrontare una situazione di conflittualità che nessuno vuole trovarsi a dover affrontare.

Concludo ringraziandola ancora per l'attenzione, auspicando che, magari, essendo questi temi di grande rilevanza ed avendo anche delle specificità tecniche che meritano approfondimenti, si prevedano dei momenti di confronto per le quattro grandi modalità (aereo, mare, ferrovia, trasporto e logistica): potrebbero essere dei momenti che ci consentirebbero di approfondire ulteriormente le cose e di scambiarsi reciproche informazioni onde aumentare quella conoscenza che è e sarà indispensabile per tutti noi, se vogliamo operare, come questa Commissione credo sia importante faccia, nell'interesse del paese.

RENZO LUSETTI. Signor ministro, prendo spunto da alcuni interventi dell'opposizione esclusivamente per ricollegarmi a due problemi che voglio affrontare. Quando gli onorevoli Sanza e Moffa hanno detto che non partiamo dall'anno zero hanno detto il vero, però vorrei fare

due esempi a caso per capire se non siamo sottozero, e mi riferisco alle Ferrovie e ad Alitalia.

ANGELO MARIA SANZA. Sei arrivato in ritardo!

RENZO LUSETTI. Ora, poiché sulle Ferrovie c'è un'assemblea, o più di un'assemblea aperta, e so che non è competenza sua, perché è del Ministero dell'economia e delle finanze, occorre capire che cosa si vuole fare.

MARIO TASSONE. Questo è il problema posto prima!

RENZO LUSETTI. È molto semplice: sto ponendo un problema che ho sollevato anche nella scorsa legislatura, solo che il ministro non era mai presente ma c'era l'onorevole Tassone.

ANGELO MARIA SANZA. Questo era il tema proposto!

RENZO LUSETTI. Sapevo di generare un po' di caos con il mio intervento, comunque vorrei esprimere ugualmente le mie considerazioni.

Vorrei capire, rispetto a quello che non è stato fatto nella precedente legislatura sul tema Ferrovie e sul tema Alitalia, che cosa possiamo fare in termini di indirizzo strategico, sapendo che comunque lei, signor ministro, ha poteri di vigilanza su un tema così importante e sapendo che il tema è stato affrontato anche prima e non ha avuto molte prospettive strategiche.

Abbiamo soprattutto Trenitalia che è in grosse difficoltà. È noto a tutti che i risultati del conto economico rilevano un drammatico peggioramento fino ad oggi ed è altresì noto a tutti che c'è anche un tasso di soddisfazione dei clienti - chiamato in gergo tecnico *customer satisfaction* - inferiore rispetto a quello misurato un anno fa. C'è una situazione patrimoniale molto negativa dal punto di vista della legge finanziaria e, in genere, c'è un'immagine un po' negativa delle Ferrovie.

Credo che il tema delle Ferrovie vada affrontato in maniera organica, senza considerarla questione su cui mettere bandierine. Ritengo che il problema non sia di far arrivare puntuali i treni, che forse arrivano anche puntuali, o di materiale rotabile, pur importante, perché ci sono anche problemi legati alla sicurezza, tema affrontato in maniera molto argomentata nella scorsa legislatura in questa sede. Ma c'è anche un problema di compatibilità di conti economici, di strategie industriali dell'ente, per cui vorrei capire sotto questo profilo, poiché ritengo che qui siamo veramente sotto lo zero, se ci sia qualche indirizzo di tipo strategico nella dinamica industriale che le Ferrovie dello Stato devono avere, sapendo che le società sono tante, che ci sono diverse assemblee aperte ma comunque non è in discussione, almeno per ora, la *holding*. In realtà credo che la *holding* sia un po' la fonte di tutti i problemi, perché è poi la *holding* che affida *mission* e competenze e decide gli uomini, quando non è pressata dai partiti politici - della precedente maggioranza - e chi vuol capire capisca. Mi scusi, ministro Bianchi, per l'accento un po' polemico, ma in questa Commissione ci stiamo confrontando su molte questioni, per cui vorrei capire se, su questo tema, esista qualche idea di tipo strategico.

Alitalia è l'altra nota dolente del nostro paese e lo dico a chi ha affrontato il tema del trasporto aereo in maniera molto articolata. Il problema esiste, e questo vale per le Ferrovie ed anche per Alitalia. L'attuale *management* non l'ho certo nominato io, l'ha nominato un altro Governo, un'altra maggioranza, e così via.

MARIO TASSONE. Guarda che è lo stesso dell'altro Governo!

RENZO LUSETTI. Ora, poiché con le organizzazioni sindacali parliamo tutti, anche nel trasporto aereo, quindi anche in Alitalia, dato che non avete fatto nulla in cinque anni, vorrei capire, anche sotto questo profilo, cosa si intenda fare sul tema Alitalia. È importante che anche sulla compagnia di bandiera ci sia una

linea strategica per evitare che arrivi il solito sciopero durante l'estate e, dopo, si assista al rimpallo di responsabilità e competenze: sappiamo che esiste un problema che non riguarda solamente il personale aereo o chi fa accordi con alcune organizzazioni sindacali e non con altre (e voi sapete bene a chi mi riferisco) ma soprattutto i passeggeri, che sono sempre le vittime dei disservizi.

MARIO BARBI. Vorrei ringraziare il signor ministro a nome del gruppo dell'Ulivo, a conclusione di questa audizione che ha visto, da parte nostra, la sottolineatura di alcuni aspetti particolari e di particolare interesse, quali quello della sicurezza nei vari sistemi di trasporto, quelli legati alla necessità di assicurare le grandi scelte e le grandi opere strategiche di cui il paese ha bisogno per renderlo e mantenerlo competitivo e capace di sostenere la sfida che dobbiamo affrontare nel quadro dei mercati europei ed internazionali.

Si potevano segnalare, certamente, aspetti particolari che interessano più regioni, che interessano più modi di trasporto di quanto abbiamo fatto in questa occasione, concentrandoci in particolare sui corridoi europei, ai quali attribuiamo, naturalmente, grande importanza e grande rilievo, verso i quali riteniamo di poterci attendere, nel prosieguo della sua attività, ulteriori specificazioni. Su questi temi, però, credo si possa dire in questa occasione che un elemento che questa maggioranza e questo Governo vogliono assicurare, in particolare nella realizzazione di opere così importanti, con aspetti così critici, è il consenso delle popolazioni e delle istituzioni che a queste opere sono interessate.

Questo elemento lo dico a margine: i colleghi hanno fatto riferimento alla riunione di Torino tenutasi ieri su quell'opera cui si è fatto cenno, in merito a cui ha parlato — lo dico a titolo di esempio — un parlamentare dell'opposizione sindaco di uno di quei comuni che con grande energia, per un verso, ha detto di essere assolutamente favorevole e, subito dopo,

ha aggiunto che, però, servono alcune precise condizioni. Quindi, sappiamo che il consenso per queste opere è un consenso che va ricercato al di là dei colori occasionalmente espressi da quelle popolazioni e in chi li rappresenta, di un tipo o di un altro.

Voglio manifestare un apprezzamento particolare per i concetti che il ministro Bianchi ci ha esposto, in particolare il concetto di integrazione articolato in quei tre livelli. È un indice? Può anche darsi che sia soltanto un indice, ma un buon indice consente la scrittura di un buon libro, e su questo mi pare che tutti noi della maggioranza abbiamo espresso posizioni ed aspettative analoghe.

Vorrei, contestualmente, mostrare il mio apprezzamento per la moderazione e lo spirito costruttivo da parte dell'opposizione su tutti i punti che il ministro Bianchi ha segnalato e che sono stati espressi, il che forse ci consente di guardare al lavoro che ci aspetta con qualche ottimismo e con la possibilità di perseguire risultati utili per il paese in un'area di interesse e di competenza, che è davvero fondamentale per la competitività, per la vivibilità del paese e, quindi, per le nostre popolazioni, in riferimento al trasporto a grande distanza, al trasporto locale e agli spostamenti delle merci che il sistema deve assicurare.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARCO BELTRANDI

PRESIDENTE. Do la parola al ministro Bianchi per la replica.

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. Ringrazio il presidente Meta e tutti gli onorevoli che sono intervenuti. Come era lecito aspettarsi, sono emersi da questa discussione, elementi preziosi per il lavoro che dobbiamo compiere. Credo che queste aperture, delle quali vi sono grato, segnino un rapporto collaborativo tra il Ministero e la Commissione e che ciò sia di buon auspicio per il lavoro che dobbiamo svolgere.

Se posso recuperare anch'io la metafora del libro che è stata aperta inizialmente, si tratta in realtà di un libro collettaneo, questo è quello di cui dobbiamo prendere atto: un libro collettaneo di cui il ministro, probabilmente, dovrà fare il curatore. Allora è vero che questa mattina non abbiamo potuto presentare più che un indice e qualche cenno, anzi direi nemmeno tutta la prefazione, che forse può essere rappresentata da queste carte che ho con me e che, tra qualche giorno, presenteremo al ministro e al Presidente, sostanzialmente come elementi da inserire nel DPEF. Nel DPEF intendiamo inserire la prefazione del libro perché, se non ve la inserissimo, non avremmo messo il punto di partenza per quel percorso che, attraverso la legge finanziaria, ci deve consentire di avere le risorse disponibili per attuarlo.

MARIO TASSONE. Il DPEF è poi, di fatto, anch'esso una prefazione alla finanziaria !

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. Abbiamo praticamente toccato tutti gli argomenti, quasi nulla è sfuggito alla problematica che riguarda il Ministero dei trasporti. Chiaramente non sono in grado di esprimere integralmente il mio pensiero su quanto è stato detto. Cercherò di sintetizzarlo in alcuni punti riassuntivi.

Il primo riguarda il ruolo del Ministero dei trasporti. Mi pare che questa sia la questione delle questioni, la questione madre. Non credo affatto che questo Ministero corra il rischio di essere residuale ma esattamente il contrario, ossia che possa essere, questa, l'occasione in cui riaffermare la centralità del ruolo della programmazione rispetto a quello della realizzazione. Questo, con ogni evidenza, è un obiettivo che può essere raggiunto da due ministeri disgiunti, come poteva esserlo da un unico ministero, non pongo pregiudiziali da questo punto di vista. Peraltro, non ho mai contribuito ad operare il cosiddetto « spacchettamento » - un termine davvero orrendo - dei due ministeri, né ho particolari preferenze per

l'uno o per l'altro. Prendo atto che la situazione è questa: dobbiamo ragionare a valle del fatto che esistono ormai due dicasteri, con due diverse attribuzioni. Quello che deve essere chiaro è che la competenza in materia di pianificazione generale del sistema del trasporto è sicuramente attribuita al Ministero dei trasporti, al quale si chiede di concertare questo con il Ministero delle infrastrutture, e che la competenza in materia di programmazione delle opere da realizzare in coerenza con la programmazione generale dei trasporti è affidata al Ministero delle infrastrutture, al quale si chiede di concertare con il Ministero dei trasporti.

Vedo un quadro che nei sistemi di pianificazione, di qualunque tipo siano, è piuttosto consolidato. Si traccia un quadro generale strategico delle scelte, ed è per questo che, se mi consente, il discorso mobilità e trasporti non è solo un gioco lessicale ma è il fare riferimento al fatto che il problema che occorre affrontare in sede di programmazione dei trasporti è quello di far muovere cose o persone da un punto all'altro. Le scelte su quali siano i sistemi e i modi con cui realizzare questa mobilità, scelte che sono di carattere infrastrutturale, è cosa diversa. Poi, anch'io non sono affezionato alle parole, possiamo continuare a chiamarla come volete: vi rappresento, ad esempio, il fatto che, qualche anno fa, esisteva un Piano generale dei trasporti, al quale ad un certo punto è stata aggiunta la parola « logistica ». Ebbene, se andiamo avanti in questo modo, continueremo ad aggiungere cose a questo titolo che diventerà lunghissimo - del tipo Piano generale dei trasporti, della logistica, delle autostrade, e via discorrendo - invece se parliamo di Piano generale della mobilità non dovremo più aggiungere nulla. È quello che si muove. Noi dobbiamo fare in modo che quello che si muove abbia un suo quadro di riferimento. Il Ministero delle infrastrutture dovrà operare delle scelte in stretta dipendenza dal Piano generale dei trasporti. Non è possibile altra via ma su questo credo non vi sia nessuna questione, dal momento che non è un problema di com-

petenze ma è un problema di logica della programmazione dei sistemi, quali che siano, in questo caso del sistema dei trasporti.

Un altro aspetto che posso trattare è quello delle grandi questioni che sono state poste. Mi pare di capire che quella delle direttrici sia tornata più volte, quindi vale la pena di affrontarla sia pure brevemente, relativamente alla Direttrice 1 e alla Direttrice 5.

La Direttrice 5, in questo momento, significa discussione sulla TAV, è inutile negarlo, sul tratto Torino-Lione. Intanto dobbiamo prendere atto - è stato già detto e lo ribadisco solo per maggior convincimento in questa direzione - che in realtà la parola TAV dovrebbe essere sostituita dalla parola TAC, perché stiamo parlando di sistemi di trasporto ad alta capacità. Eravamo partiti, in realtà, anni fa con un problema di alta velocità. Questo è diventato un problema di alta capacità. Il problema della Direttrice Kiev-Lisbona non è un problema di alta velocità, ovviamente, ma riguarda la capacità con cui trasportare enormi volumi di merci attraverso tutta l'Europa in senso trasversale, da ovest ad est e viceversa. In questo modo bisogna anche leggere quel tratto che è di pertinenza del nostro paese, ossia la Torino-Lione e, poi, i percorsi successivi.

Quello che ho sostenuto, e che qualcuno di voi ha ritenuto di richiamare, è che reputerei assolutamente fuori posto sostenere l'idea che questa enorme direttrice, la Lisbona-Kiev, passi al di fuori del territorio nazionale, ossia che passi sopra le Alpi. Peraltro è noto a tutti che un paese direttamente coinvolto in questa operazione, la Francia, avrebbe visto, forse, preferibilmente il tracciato sopra le Alpi che non quello all'interno del nostro paese. Probabilmente è da lì che è derivata anche questa ineguale ripartizione dei costi, 67 per cento, e non 50 per cento, a carico nostro. Detto ciò, dobbiamo partire da questo presupposto, ossia che si deve fare questa parte di quella enorme direttrice.

Perché, poi, ho detto che bisogna azzerare tutto? Perché per come sono an-

date le cose, purtroppo, ci siamo messi in un vicolo cieco, quello per il quale, se domani dicessimo che si fa in un certo modo, entreremmo in diretta conflittualità con una situazione che abbiamo vissuto in termini piuttosto forti, che hanno sconfinato nell'ordine pubblico, quindi al di fuori dei territori di pertinenza di una programmazione dei trasporti. Dobbiamo farlo, allora, riaprendo la discussione e cercando di capire dov'è che, nel percorso che ci ha portati da una scelta fatta alcuni anni fa alla *impasse* totale che si è determinata qualche mese fa, sono stati saltati dei passaggi, commesse delle leggerezze, o qualunque altra cosa che ci consenta di riannodare le fila dell'intero discorso. È per questo che ho richiamato il fatto che esisteva un'ipotesi diversa anche di attraversamento un po' più a nord di quella di cui si discute, che era, poi, stata scartata. Non so nemmeno esattamente per quali motivi, lo si potrebbe approfondire, ma se c'è qualcuno che vuole ritirare fuori quell'ipotesi facciamolo, mettiamo anche quella sul tavolino. Poi, invece, abbiamo fatto, ed è molto avanzata, la scelta della galleria da cinquanta chilometri.

Vengo da un mondo tecnico-scientifico, conosco meno quello politico, ma ho imparato nel tempo che, comunque, le soluzioni tecnico-scientifiche non sono mai univoche, non è mai vero che c'è una cosa che si può fare e che tutte le altre non si possono fare. Se ne possono fare tantissime diverse. Allora se è vero, come credo che sia in parte vero, che le valutazioni di carattere ambientale e, direi, anche sociale, che sono state fatte non hanno tenuto debito conto, fino in fondo, dei problemi che c'erano, possiamo ricominciare daccapo e farle. Ciò significherebbe che perdiamo un anno o due? Non ho lo spirito di perdere del tempo. Comunque dico che, se la condizione per arrivare ad ottenere un consenso su un'opera e realizzarla dal punto di vista tecnico della compatibilità ambientale e sociale migliore significa che, invece che nel 2018, finiamo nel 2020, non mi strapperei i capelli, purché si arrivi ad una soluzione. Fra dodici o quattordici anni, probabilmente,

sapete meglio di me quali altri rischi corriamo che i tempi non siano quelli.

Vengo adesso all'Europa, anche per la questione dei fondi. Mi guardo bene dall'affermare che dobbiamo dire all'Europa di riprendersi il suo 20 per cento perché non sappiamo che farcene. Saremmo dei folli. Però, ho anche imparato che non esistono scadenze così tassative, per cui se il 4 luglio, come è stato chiesto nell'incontro di alcuni giorni fa, dobbiamo dare delle risposte, ebbene per quella data risposte non ne avremo. Bisogna dire, serenamente, che ci occorre il tempo ragionevole per ridiscutere la questione.

I soldi sono finiti ma i soldi non è che possono andare dall'altra parte, i soldi ci saranno lo stesso. Non è che è un gioco nostro: facciamo o non facciamo. Sono fondi che l'Europa ha deciso di investire per una delle più grandi opere infrastrutturali che abbia mai fatto, per cui aspetterà un attimo, uno o due mesi in più, e terrà quei soldi da parte. Non rischiamo che vengano distratti, figuriamoci se questa cosa è possibile.

Come ho detto prima, probabilmente una delle condizioni che abbiamo scontato nel non dividerci a metà il costo dell'opera è dovuta al fatto che i francesi avrebbero privilegiato l'altra soluzione. Ma escluderei che, in un contesto di accordi che riguardano tutta l'Europa, questi ad un certo punto possano decidere di passare al di là delle Alpi perché l'Italia non ha deciso entro il 4 luglio. Andrei, serenamente, ad un confronto nel quale - questo sì - non possiamo dire loro di lasciarci del tempo perché stiamo ancora discutendo, ma dobbiamo dire che abbiamo un tempo ragionevole, mesi o settimane, per addivenire ad una soluzione. D'altronde, non possiamo trascurare il fatto che c'è un fondo di verità nel dire che le valutazioni di impatto ambientale che sono state fatte non sono così approfondite e così cogenti come forse avrebbero dovuto essere. Allora, le dovremo probabilmente rifare.

Credo che sia un quadro abbastanza ragionevole, con il quale possiamo anche arrivare ad un accordo con chi ha manifestato la maggiore opposizione su que-

sto tema se non è, e questo bisogna dirlo fino in fondo, un'opposizione che pretende di dire l'ultima parola. Ecco la mia contrarietà al veto, non ci sono veti in democrazia. Se c'è una forma decadente, come ho già avuto modo di dire, di democrazia è quella dei veti. Se la gente è disposta a discutere di tutto, a chiedere che vengano sentite le sue brave e buone ragioni e tutti siamo disposti ad ascoltare, bene. Se c'è una chiusura pregiudiziale, allora che qualcuno si collochi dall'altra parte. Non addiverrò mai ad acconsentire ad una strada di questo genere.

Il Corridoio 1 è un altro degli assi fondamentali del rapporto di integrazione europea. Ne abbiamo discusso di recente alla prima riunione del Consiglio dei ministri europei, dove ho fatto presente che questa direttrice ha due punti singolari: uno sul Brennero, l'altro sullo Stretto di Messina.

Sul Brennero mi pare che siamo d'accordo per la realizzazione del traforo ferroviario. È la scelta esattamente contraria a quella che viene posta a freno dal protocollo delle Alpi, e torno poi un momento sul discorso del protocollo delle Alpi. Quindi, la realizzazione di quel traforo ci trova consenzienti e non c'è molto altro da dire.

Sull'altra singolarità, il Governo ha posto un altro tipo di scelta. Non sto, adesso, a riferire le mie personali convinzioni sul problema del Ponte sullo Stretto, una questione della quale mi sono occupato per una trentina d'anni, perché non hanno incidenza sul fatto.

È un fatto, però, che nel programma dell'Unione è scritto che l'attraversamento dello Stretto non è una priorità, e siccome credo che la disponibilità di risorse che abbiamo e che avremo sarà tale per cui a mala pena riusciremo a realizzare le priorità, non vedo come si possa mettere in conto ora di parlare di Ponte sullo Stretto.

Questo però non significa che possiamo rimanere fermi, perché il Corridoio Berlino-Palermo va chiuso comunque. La mia idea, e l'idea che proporrò all'interno della discussione che faremo nelle pagine del libro che dobbiamo scrivere insieme, è che

la saldatura del collegamento fra la Calabria e la Sicilia avvenga attraverso una serie di punti sul territorio calabrese, una serie di punti sul territorio siciliano, che vengano affidati alla navigazione via mare, cioè a un trasporto intermodale tra ferrovia, strada e mare.

Questa è la maniera con cui potremo rispettare l'impegno preso in Europa di realizzare la direttrice, senza dar vita ad un'opera che non siamo in grado, né abbiamo volontà in questo momento, di realizzare, al di là dei miei personali convincimenti sulla sostanziale inutilità di quell'opera.

Altro aspetto, ripreso da più parti, riguarda FS e Alitalia.

Io non sono in grado né potrei dire, per un minimo di rispetto dei lavori che sta ancora conducendo la commissione presso la Presidenza del Consiglio, quali saranno le scelte. Posso dire che il problema sarà affrontato in profondità, nelle carni vive, perché non c'è altra strada che farlo in questo modo.

Ho parlato, in una riunione, usando un termine che forse mi avrebbe portato a qualche critica di professorialità: ho parlato di filosofia delle ferrovie e devo dire, con mio grande stupore, che i tecnici delle ferrovie hanno detto che è giusto. Noi siamo in una condizione tale per cui soprattutto il tema delle ferrovie non può essere affrontato se non lo discutiamo alla radice, nel profondo, cioè se non ridiscutiamo il tipo di ruolo che vogliamo affidare al sistema ferroviario in questo paese.

Io credo che ci sia un grande potenziale da dispiegare, in qualche modo le ferrovie possono rappresentare oggi, negli anni 2000, quello che le autostrade hanno rappresentato negli anni '50-'60 in questo paese. Bisogna fare, però, un discorso che intanto le tiri fuori da questa insanabile contraddizione, per cui perdono soldi e danno un cattivo servizio. Qualcuno di voi ha parlato di centralità dell'utente, ma credo che se non si parte dal presupposto che le Ferrovie, che sono semplicemente un ente vigilato, con tutti ovviamente i distinguo del caso, trovano la loro unica ragione d'essere nel soddisfare le esigenze

dell'utente, è meglio chiudere subito: la ferrovia non ha altri compiti. Poi ci sono altri mille problemi, ma il problema principale è quello.

Noi abbiamo generalmente, in ampia generalità, utenti insoddisfatti, bilanci in passivo e mancanza di strategia aziendale. Questo è il tema di fondo, per questo dico che il problema ha un carattere quasi filosofico: ripensiamo le fondamenta delle ferrovie italiane che, se ripensate nel modo giusto, secondo me possono rappresentare una grande opportunità, e non un grave problema, come purtroppo oggi sono.

Credo poi che quello di Alitalia sia un problema leggermente diverso. Qui dovremmo rapidamente intervenire per mettere un punto fermo, perché l'Alitalia si sta avviando verso una deriva lenta ma incontrollabile. La ormai ex cosiddetta compagnia di bandiera è arrivata ad avere il 40 per cento del traffico nazionale, ne aveva l'80 per cento fino a non moltissimi anni fa.

Se questa fosse stata una scelta aziendale si poteva capire; però non lo è stata, è stata una lenta deriva nel perdere quote progressive di mercato. In questo momento - secondo me ha ragione il ministro Bersani che lo ha detto - l'Alitalia è troppo piccola per essere una grande compagnia e troppo grande per essere una *low-cost* qualsiasi. Per la verità, avevo posto questo problema esplicitamente al presidente Cimoli quando ci siamo incontrati: da qui bisogna uscire. Se ho ben capito, la strategia dell'Alitalia, in questo momento, per uscire da questa *impasse* è recuperare l'accordo Air France-Klm, ma non so se questa soluzione sia adottabile: infatti, mi chiedo perché questo tipo di accordo non lo abbia assunto separatamente.

D'altronde questa è l'altra scelta di fondo, materia di discussione, soprattutto di un dibattito di carattere parlamentare più ancora che governativo. Riteniamo che l'Italia debba avere una sua compagnia di riferimento, di bandiera o meno che sia? La Francia ce l'ha, perché l'Air France detiene quasi l'80 per cento delle quote nazionali; la Germania ce l'ha, perché

detiene oltre il 70 per cento delle quote nazionali. Non so citare la percentuale dell'Inghilterra ma c'è una situazione analoga. Noi pensiamo che non serva, pensiamo che questo sia un paese in cui tutto sia *low-cost*? Oppure, non può essere che un paese come il nostro abbia diritto ad avere una sua compagnia di riferimento? Io per la verità propendo per questa soluzione, suggerisco di parlarne, di articolare il ragionamento e di capire, perché se vogliamo percorrere questa strada dobbiamo fare alcune scelte per le quali non basta sostituire un presidente con un altro, ma bisogna perlomeno ricordare a quel presidente che si trovava in quel posto per ricomporre il ruolo della compagnia di riferimento, il che non significa privatizzarla poco o troppo: possiamo fare quel che vogliamo ma occorre un indirizzo che non c'è e a causa del quale, grazie alla mancanza di questo indirizzo, l'Alitalia da tempo va un po' per i fatti suoi.

C'era stata una osservazione a proposito delle autorità portuali commissariate. Una delle prime questioni su cui ho messo mano è l'eliminazione dei commissariamenti che considero una patologia di qualunque organismo: soffro a vedere commissari che rimangano 5, 6, o 10 anni.

In questo momento, se ben ricordo, abbiamo cinque situazioni aperte, a cominciare da quella di Trieste, per la quale abbiamo però già preso provvedimenti, nominando un commissario straordinario: non potevamo non farlo in quanto il commissario precedente era stato dichiarato illegittimo da una sentenza del TAR. Lo abbiamo nominato e abbiamo però contestualmente chiesto le terne: stiamo attendendo che la regione ci fornisca la terna per concertare la scelta dell'autorità portuale.

Abbiamo aperto a Livorno, per il quale c'è già stato un doppio scambio tra il Ministero e la presidenza della regione, che non hanno trovato l'accordo sul nome. Adesso ho chiesto al presidente della regione Toscana di farmi sapere se esista la possibilità di concertare su un altro nome, oppure ricominceremo da capo con la terna. È già in corso.

Abbiamo già richiesto le terne per il porto di Civitavecchia, attualmente commissariato, quindi siamo in attesa di risposta, e dobbiamo convenire con il presidente della regione Puglia per le due commissioni di Bari e Taranto, perché anche per queste c'è stato un primo tentativo di concertazione che non è andato a buon fine e ci ritorneremo.

Ripeto, l'impegno che assumo di fronte a questa Commissione, che ho già assunto altrove, è che al più presto elimineremo le situazioni di commissariamento. Poi, se il presidente sarà bravo o meno, lo vedremo, ma il commissariamento verrà eliminato al più presto.

Quanto al tema generale delle autorità portuali e dei porti, c'è un discorso di politica generale che riferisco ancora alle nostre intenzioni di programmazione del sistema.

Le autorità hanno un'autonomia pressoché totale in materia di progettazione delle loro aree di pertinenza e di funzionalizzazione di queste aree. Occorre sbloccare un finanziamento che era già stato assegnato, poi è stato bloccato, e che speriamo di rimuovere, ma secondo me c'è un problema più generale, cioè siamo arrivati ad una fase nella quale se non costruiamo per le decine di autorità portuali, quindi di porti diversi, una cornice di riferimento, avremo delle situazioni di ingovernabilità del sistema. Insomma, bisogna mettere in rete queste autorità, questi porti e le relative autorità portuali. L'ho detto, per la verità, in un paio di occasioni, in presenza di associazioni di operatori del settore, che convenivano tutti su questo aspetto. Senza ledere l'autonomia delle autorità, che va rispettata, credo che vada anche richiamato un diritto del Governo centrale a fornire un quadro di coerenza. Il discorso sulle autostrade del mare lo facciamo, ma se poi ogni porto decide di adottare una propria politica autonoma, che contraddice quella dell'altra parte...

Presidente, vado per « sciabolate », lei mi perdonerà. Quanto al tema della sicurezza, ovviamente si tratta di un tema superattenzionato. In questo documento ci

sono anche i richiami ad alcuni provvedimenti già esistenti che vanno rifinanziati per la sicurezza: più in generale il tema della sicurezza, affidato anche come delega, si sta portando avanti. Un punto di riferimento è la Conferenza di Verona che si terrà, se ricordo bene, il 3 e 4 novembre, per la sicurezza stradale. Si tratta di una iniziativa molto avvertita anche in campo europeo, che considero uno dei luoghi di discussione principale su questo tema. C'è da investire, è chiaro che la sicurezza richiede soldi: ogni livello di sicurezza in più che perseguiamo significa investimenti in questo settore, ed è uno dei settori su cui insisteremo in sede di legge finanziaria.

Come ho detto più volte al ministro Padoa-Schioppa, sappiamo bene, come riferivo all'inizio, di non essere un Ministero di spesa. I soldi li spenderà il Ministero delle infrastrutture, ma su alcune di queste spese insisteremo, ed una è sicuramente la sicurezza.

La revisione di tutti i codici è avviata; non posso parlarne ora, ma riferirò alla prima occasione, tornando in Commissione. Pongo un ultimo problema, in questo caso un problema aperto: uno dei nodi che vanno affrontati per quanto riguarda le ferrovie, in relazione agli equilibri economico-finanziari e ai costi di gestione, è che ogni chilometro di ferrovia, ogni chilometro di strada ferrata realizzata dalle ferrovie, costa in Italia tre-quattro volte quel che costa in Francia e Germania. In riferimento a ciò, qualcuno pensa di tirare fuori le ferrovie da un discorso di concorrenza possibile, e le spiegazioni sono comprensibili: l'Italia è fatta morfologicamente male, bisogna costruire le gallerie, ma questo non incide sulla spesa totale. Un'altra questione è che produciamo opere di inserimento ambientale maggiori rispetto agli altri paesi: questo lo vorrei verificare, ovvero quante di quelle che vengono chiamate opere di compensazione sono poi utili ai fini dalla complessiva economia. Se vado da una parte, per compensare quello che sembrerebbe un

danno che sto apportando, e poi costruisco un campo da calcio, questo non mi convince.

Altra questione è se investo per un migliore inserimento dell'opera. Il tema principale di questo sovracosto però è un altro, il codice degli appalti e le modalità di affidamento dei lavori. Se non mettiamo mano - per fortuna il ministro Di Pietro sta già lavorando in tal senso - ad una revisione dei meccanismi, soprattutto in merito ai *general contractor*, non ci libereremo dal fatto che i nostri costi saranno incontrollabili e i nostri tempi imprevedibili.

Dobbiamo affrontare questa questione o saremo sempre e comunque in una condizione di fuori mercato per quanto riguarda le nostre ferrovie.

Presidente, avrei tante altre osservazioni, ma capisco che l'ora è tarda.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MICHELE POMPEO META

PRESIDENTE. La ringrazio, tornerà sicuramente molto presto, quando ce ne sarà bisogno glielo chiederemo, e anche quando vorrà venire di sua spontanea volontà a misurarsi e a confrontarsi in Commissione sarà il benvenuto. Lei ha fatto la prova del battesimo, l'esordio di un lungo cammino del confronto tra questa Commissione e il Governo.

Io credo che il confronto sia stato improntato al rigore e all'onestà intellettuale, in modo reciproco. Domani avremo il ministro « dirimpettaio », Di Pietro, ministro delle infrastrutture, poi quello delle comunicazioni. Abbiamo voluto fare questa *full immersion* per capire innanzitutto gli orientamenti e la traduzione coerente del Governo rispetto al programma elettorale, ma anche quanto di vostro mettete nella ricetta.

Lei oggi, per quanto mi riguarda, ma penso di interpretare il sentire della Commissione, questo esame lo ha superato nel merito, ma lo ha superato soprattutto perché è venuto a svolgere un ragionamento molto onesto, che ho apprezzato.

È una buona partenza, le questioni messe sul tappeto sono reali. Non saremo una Commissione di notai: su tutti gli aspetti, e per alcuni in particolare, svolgeremo anche un ruolo propositivo, assolutamente non di supplenza. La sfida che abbiamo di fronte, soprattutto in questi campi, è generale: la competizione del paese, la sua unità e crescita. Quando sente l'esigenza, nonostante l'eredità positiva del vecchio piano, di rimetterci le mani, ci trova consenzienti: l'importante è non ripartire per un nuovo lavoro che duri eternamente, ma da punti condivisi. Mi sembra che in questa Commissione il confronto già sottolinea alcune competenze di merito. Non ci si divide sull'ammodernamento del paese, né quando al centro si mettono i diritti della mobilità dei cittadini, diritti per lunghi decenni negati, sia nel trasporto extraurbano su ferro sia in quello urbano. Su questo credo che non ci divideremo.

Questa Commissione, come lei avrà saggiato, è anche piena di competenze e di risorse umane e professionali, oltre che politiche, nella maggioranza come nell'opposizione. Consideri questa Commissione come un grande luogo di opportunità per migliorare il prodotto. Penso che il Ministero, questa volta, sia stato contaminato positivamente, chiamando un uomo delle professioni, della competenza, dell'accademia e dell'università a dirigere un com-

parto decisivo. Ritengo che sia utile e arricchisca anche il prodotto politico, il merito. In noi lei troverà dei controllori integerrimi, severi e obiettivi, ma anche dei collaboratori che con lo stile e il metodo che ci ha proposto, potranno, insieme a lei, fare un percorso importante, accelerando anche i tempi. Ne abbiamo bisogno, le questioni sono tante.

Ora non mi faccio illusioni: c'è una scorciatoia o si può semplificare eccessivamente? Registro quanto di positivo è emerso dal confronto di oggi.

La ringrazio perché il suo è stato innanzitutto un grande sforzo di rigore intellettuale, di onestà. Per quanto mi riguarda, esprimo un giudizio positivo, ma sono convinto di interpretare la stragrande maggioranza del pensiero dei colleghi, che del resto hanno espresso le loro opinioni. Siamo all'inizio; il confronto continuerà, e continuerà nel merito.

Ringrazio tutti i colleghi intervenuti.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,55.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 7 agosto 2006.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

