

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MICHELE POMPEO META

**La seduta comincia alle 10,55.**

**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.

**Seguito dell'audizione del ministro dei trasporti, professor Alessandro Bianchi, sugli indirizzi del Governo in materia di trasporti.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, il seguito dell'audizione del ministro dei trasporti, professor Alessandro Bianchi, sugli indirizzi del Governo in materia di trasporti.

Dopo aver ascoltato, nella scorsa seduta, la relazione del signor ministro, oggi proseguiremo con gli interventi dei deputati.

ANTONIO ATTILI. Grazie, signor ministro, per la sua presenza. Voglio subito esprimere un apprezzamento non formale per il metodo, che ha inaugurato, di venire a riferire in Commissione, a grandi linee, sul primo risultato del suo Ministero rispetto alla finanziaria. Questo ci consente - non avvengono spesso cose del genere -

di avviare immediatamente un'interlocuzione nella fase ascendente del provvedimento.

Bisogna riconoscere che, per quanto riguarda il Ministero dei trasporti e quindi la competenza di questa Commissione, il testo che cominciamo a scoprire e ad approfondire - si tratta di un testo molto complesso, composto di 218 articoli - presenta dei risultati positivi e significativi. Condivido appieno l'impianto della finanziaria, ma ne parleremo in sede di discussione sulle linee generali.

Cercherò, invece, di sottolineare alcuni elementi di criticità che, a mio parere, possono essere corretti, con l'obiettivo di migliorare questo testo. Premetto che ho letto in maniera non approfondita l'articolo, dunque mi scuso fin d'ora se quel che dirò è superato dal testo.

Mi preme sottolineare, in particolare, tre questioni. La prima riguarda il problema della formazione professionale dei lavoratori marittimi. Inoltre, vi è il problema dell'avviamento al lavoro, un tema molto delicato che, prima o dopo, dovrà essere affrontato per dare un segnale importante. È una questione che si trascina da molto tempo, ma non ne trovo traccia nella finanziaria. Infine, vi è una terza questione, più generale: con le positive norme sulle autorità portuali, sicuramente vi sarà un'ulteriore spinta alla richiesta di istituire di nuove; credo che, per evitare questa proliferazione, il ministro dovrebbe prendere un'iniziativa - non so se tramite la finanziaria o attraverso un autonomo atto - per accorpate le realtà marittime e creare autorità con competenze più ampie, in modo che davvero possano svolgere quei ruoli che la legge n. 84 assegna loro.

Cito un esempio concreto, per intenderci meglio. Nel nord della Sardegna

esiste un'autorità portuale, quella di Olbia, e un porto importante come Porto Torres, che oggi è gestito dalla Capitaneria. Ebbene, credo si potrebbe costituire un'unica autorità portuale, che ci esimerebbe dal rispondere alle pressioni localistiche — di sicuro ci saranno — e che consentirebbe a tutto il nord della Sardegna di avere una guida, dal punto di vista della programmazione, e via dicendo.

Credo che un'iniziativa in questo senso, attuata anche per via amministrativa, almeno sulla questione dell'allargamento delle competenze — ovviamente, previa verifica con gli enti locali interessanti — potrebbe rappresentare una strada da perseguire. Inoltre, se andiamo a verificare regione per regione, credo che questo possa essere un metodo utile, che mi permetto di suggerire al ministro.

Un punto molto critico della finanziaria — su questo mi soffermerò qualche minuto in più — riguarda il trasporto aereo, che esce davvero male da questo provvedimento, sia per quello che manca sia per quello che c'è. Da questo punto di vista, la finanziaria non compie una svolta rispetto agli anni precedenti. Il trasporto aereo — chissà perché — è considerato sempre il paria della situazione. Eppure si tratta di un settore molto importante, che quest'anno muoverà 110 milioni di passeggeri, con migliaia di lavoratori, afflitti peraltro da problemi non di poco conto (il ministro prima rispondeva a un'interpellanza urgente sull'Alitalia). In finanziaria, però, tutti questi aspetti non emergono.

Ricordo uno sciagurato — lasciatemelo dire — provvedimento, sui requisiti di sistema, che venne approvato attraverso un emendamento, quindi senza discussione; il provvedimento fu sottratto all'esame di questa Commissione, che sicuramente vi avrebbe apportato miglioramenti e modifiche. Mi sembra, purtroppo, che anche il nostro Governo stia iniziando a percorrere questa strada — ovviamente non lo condivido —, prevedendo in finanziaria una serie di interventi che non aiutano a risolvere i problemi.

Citerò in maniera rapida i titoli, perché non è mia intenzione intervenire dal punto

di vista tecnico. Piuttosto, mi preme sì comprenda il senso politico di quello che sto cercando di dire. Allora, prendiamo un « pezzo » del trasporto aereo, gli aeroporti e le gestioni aeroportuali, e vediamo che cosa è successo in sette mesi: prima è stato approvato il decreto sui requisiti di sistema — comunque lo si voglia considerare, ha inciso pesantemente —, poi si è attuato un intervento di 30 milioni di euro sulla questione relativa al contributo sui servizi antincendio, si sono sottratti i beni considerati non strumentali alla navigazione (parcheggi e quant'altro), che sono ritornati nella disponibilità dello Stato — per cui gli incassi vanno all'erario —, si è escluso questo comparto dalle agevolazioni derivanti dalla riduzione del cuneo fiscale, infine vi è stata tutta una serie di altre questioni che non sto qui ad elencare. È evidente che ci troviamo di fronte alla scelta precisa di mettere in seria difficoltà un « pezzo » decisivo del trasporto aereo: questo non è condivisibile, signor ministro.

Credo che abbiamo ancora il tempo per rivedere con serietà tutta la problematica e per istituire un tavolo con i soggetti interessati, che ci consenta di individuare uno o due emendamenti da presentare, mi auguro anche con il contributo dell'opposizione, per affrontare la questione nel suo complesso.

L'articolo 42, che elimina i consigli di amministrazione di tutti gli enti pubblici non economici, riguarda anche l'ente nazionale per l'aviazione civile. Ebbene, questo ente doveva essere trasformato in ente economico entro il 31 luglio 1999, ma questa operazione — non so perché — non è stata mai portata avanti da nessun Governo, né di centrosinistra né di centrodestra. Il codice lo definisce autorità, il decreto n. 237 del 2004 lo definisce ente garante, regolatore, e via elencando. Chiedo al ministro Bianchi se sia possibile affrontare un problema così delicato nell'ambito di una norma generale, che tende esclusivamente a ridurre la spesa.

Badate, cambia il modello che noi costruimmo nel 1999 e che è stato — lo devo riconoscere — confermato dal Governo di centrodestra, che ha contribuito modifi-

cando il codice. Quel modello significava affidare la gestione alle società di gestione, la programmazione al ministero, le verifiche, i controlli, la regolamentazione tecnica e quant'altro ad un ente che avrebbe dovuto avere una propria autonomia, rispetto a tutti gli altri soggetti. La scelta di quel modello fu determinata dal fatto che la situazione del trasporto aereo, in quel periodo, era disastrosa. La centralizzazione nell'ambito della direzione generale dell'aviazione civile aveva portato il nostro paese agli ultimi posti nel mondo occidentale. È bene che lo sappia, signor ministro: questa scelta, fatta utilizzando un provvedimento per la riduzione della spesa, rappresenta un colpo mortale per questo modello.

È evidente che tutto si può fare. Si intendono modificare, sciogliere i consigli di amministrazione: lo si faccia, non è questo il punto. Il provvedimento prevede un direttore generale di un ente monocratico, che risponde al ministero ed è coadiuvato dai dirigenti di vertice dell'ENAC: mi sembra si tratti di una scelta da non condividere che ci fa fare un passo indietro rispetto alla direzione generale dell'aviazione civile.

La Margherita ha organizzato convegni su queste tematiche, è bene che lei lo sappia, signor ministro. Noi puntiamo addirittura ad un aumento dell'autonomia attraverso la previsione di un'autorità. Ma dobbiamo gestire la materia attraverso una discussione di merito in questa Commissione. Le chiedo di affrontarla e di impegnarsi a presentare un suo disegno di legge — oppure, se vuole, lo facciamo di iniziativa parlamentare — perché la materia è talmente delicata che non può essere trattata in modo del tutto all'ottimo rispetto al merito, nell'ambito di un provvedimento che riduce le spese degli enti pubblici non economici; questo rischia davvero di portarci in un vicolo cieco.

Non vorrei che la riforma avviata sette anni fa dal centrosinistra, dal Governo Prodi, che ha ottenuto i risultati positivi che sappiamo e che fu portata avanti con un confronto di merito conclusosi unanimemente in questa Commissione, venga

oggi sacrificata dallo stesso Governo di centrosinistra, in nome di un risparmio di 150 mila euro l'anno; mi sembrerebbe davvero un errore gravissimo.

Da questo punto di vista, dobbiamo sviluppare una seria riflessione. Invito il ministro Bianchi a prendere in considerazione, se possibile, queste riflessioni, che a lui affido, essendoci ancora i tempi per ridurre il danno su questa materia così delicata.

ILARIO FLORESTA. Condivido totalmente quello che ha appena detto il collega Attili per quanto concerne il merito della finanziaria. Preliminarmente, devo dire che intervengo come deputato di Forza Italia, ma soprattutto come parlamentare siciliano: sono felice che ora vi siano altri a sostenere la Sicilia, dal momento che, nei quindici anni precedenti, l'ho sempre sostenuta io.

In secondo luogo, devo dire che sono veramente deluso da questa audizione. La seduta odierna prevedeva il seguito dell'audizione del ministro Bianchi sugli indirizzi del Governo in materia di trasporti. Capisco, invece, che qui si tratta di giudicare in via preliminare le linee guida in materia di trasporti contenute nella finanziaria: questo è assolutamente limitativo.

Penso che il ministro abbia, invece, il dovere di raggiungerci sulle linee guida del piano programmatico del suo dicastero in questa legislatura, lasciando poi agli amministratori delegati delle società, o ad altri, il compito di entrare nel merito.

Signor ministro, immaginavo che lei oggi, prima che il presidente desse la parola ai commissari, avrebbe continuato la sua relazione. Sicuramente non le sarà sfuggito che il nostro capogruppo, onorevole Sanza nella scorsa seduta le ha chiesto di conoscere i suoi programmi sulle Ferrovie e sull'Alitalia. Francamente, speravamo di avere queste notizie, invece ella non ha aggiunto nulla prima dell'apertura del dibattito.

Signor ministro, lei ha stravolto — le parlo da parlamentare siciliano — l'operato del Governo Berlusconi, innanzitutto eliminando il progetto del ponte sullo

stretto. Attraverso la non realizzazione di quest'opera non pensa di assestare un colpo mortale all'evoluzione del territorio del Mezzogiorno, dove lei stesso vive? Peraltro, mi risulta che molti di voi sono completamente contrari a questa sua decisione, tant'è che stiamo pensando di indire un referendum, nelle regioni Sicilia e Calabria, per chiedere alla gente che abita in quei territori se voglia o meno la realizzazione del ponte. Specifico che la richiesta di referendum è trasversale e vede protagonisti noi come portabandiera ed esponenti della sinistra come Bianco e Misiti.

Veramente lei è determinato a far sì che il ponte non si faccia? E se lo è, ce ne vuole spiegare il motivo? Non vorrei che emergesse un conflitto di interessi.

Passo ad altro argomento. Ricordo che l'ex amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Elio Catania, assieme al nuovo amministratore delegato, dottor Moretti, che io stimo molto, hanno presentato un piano organico finalizzato allo sviluppo delle logistiche della RFI e un piano organico delle infrastrutture che si sarebbero dovute realizzare, specialmente — parlo da siciliano — in Sicilia. Lei sa, caro ministro, che per raggiungere Catania da Palermo oggi occorrono circa cinque ore di treno, che per fare il tratto Messina-Catania occorrono due ore e mezza, per non parlare del tratto Messina-Palermo? Il Governo Berlusconi aveva predisposto un piano e aveva cominciato a realizzare alcune opere. Se questo Governo ha cancellato *sic et simpliciter* il ponte sullo stretto, non vorrei che lo stesso accadesse per il raddoppio dei binari e per altre opere. Le chiedo, dunque, di confermare che il piano di potenziamento delle reti ferroviarie, al quale erano stati già destinati dei fondi deliberati dal CIPE, verrà mantenuto.

Signor ministro, ci dica — la sto portando verso il tenore di quella che, a mio avviso, doveva essere l'audizione odierna —: quali sono i piani programmatici del suo dicastero per il quinquennio (che mi auguro tale non sarà)? Non ci venga a parlare solo del tema limitato della finan-

ziaria, che credo discuteremo, in modo anche aspro, in altra sede. Tra l'altro, mi fa piacere constatare che anche dalla sua parte c'è gente che non ne condivide parti importanti. Ad esempio, cosa intendete fare per le autorità portuali? Le scioglierete tutte? In tal caso, comincio ad avvertire i miei amici che vi lavorano di cercarsi un'altra occupazione.

In particolare, vogliamo sapere se sia irreversibile la sua idea relativa al ponte sullo stretto: mi auguro di no poiché questo darebbe luogo a forti tensioni, non in piazza — quelle tensioni si creano solo per questioni di propaganda politica — ma in Parlamento. Inoltre, ci attendiamo il mantenimento dei piani di potenziamento delle reti ferroviarie previsti per la Sicilia.

ANTONIO ROTONDO. La ringrazio, signor ministro, per la sua presenza e per la possibilità che ci offre di affrontare le grandi questioni relative ai trasporti, in stretta connessione con la vicenda della finanziaria, che sta per iniziare il suo *iter*. Le rivolgo i miei auguri per il compito gravoso che l'aspetta.

Mi soffermerò principalmente sulla tematica della portualità italiana — in merito alla quale credo che lei abbia grossi problemi da superare e grandi questioni da affrontare — poiché già con la finanziaria vengono poste le basi per affrontarla in maniera positiva. Lei dovrà aiutare questo paese a recuperare il *gap* che si è creato negli ultimi anni.

Vorrei ricordare ai colleghi commissari che, per quanto riguarda il traffico marittimo, i nostri porti non sono riusciti non dico a tenere il passo, ma almeno a garantire una certa attività rispetto a quello che è successo in Europa negli ultimi anni. Ad esempio, i traffici nei porti nord europei e spagnoli hanno avuto, negli ultimi anni, un incremento notevolissimo — più 16,8 Rotterdam, più 15,6 Barcellona, più 16,7 Algeciras —, rispetto, invece, alla crescita stentata della portualità nazionale. L'1,4 per cento di Genova, il 3,6 per cento di Gioia Tauro indicano una grande sofferenza del traffico marittimo nazionale.

Mi pare che i primi passi del Governo Prodi si muovano nella direzione di potenziare le strutture portuali. Il fatto stesso che il Presidente Prodi si sia recato - non lo ha mai fatto il presidente Berlusconi - in Cina, in uno dei suoi primissimi viaggi all'estero, dove ha affrontato la grande questione dei traffici con il *far east*, traffici essenzialmente marittimi, mi sembra significativo. Mi pare, dunque, che ci stiamo muovendo nella giusta direzione.

Già nel 2001, come presidente della Commissione europea, Romano Prodi aveva posto il problema. Ricordo che, recatosi in Cina, aveva colto dai politici cinesi l'esigenza di individuare un porto che potesse fungere da riferimento per i traffici del *far east*. Addirittura i cinesi avevano già individuato in Taranto ed Augusta i porti di riferimento per i loro traffici. L'allora presidente della Commissione europea rivolse al Governo italiano questa richiesta, ma non abbiamo avuto notizie di attività in quella direzione.

Vorrei affrontare con lei, signor ministro, una questione prettamente italiana. Il mercato del *transshipment* è in vorticoso aumento. Il CNEL, in uno studio di un anno e mezzo fa, come lei ricorderà, ci ha dimostrato che i traffici internazionali si incrementeranno, nei prossimi otto-dieci anni, del 75 per cento. Ebbene, se in Italia riuscissimo a mettere in campo tutta la progettazione attualmente possibile, la nostra offerta non potrebbe superare il 40 per cento dell'attuale. C'è, allora, l'esigenza di riflettere su come incrementare l'offerta italiana, senza perdere una grandissima occasione per l'intera economia del paese.

Perché non possiamo andare oltre? Ci sono degli evidenti limiti fisici nei porti attualmente considerati porti di *transshipment* nazionale. Cagliari, Gioia Tauro e Taranto hanno limiti fisici che non permettono di rispondere all'esigenza che il mercato internazionale ci pone e di cogliere questa grandissima occasione. Penso, dunque, che dovremmo fare una riflessione su come rispondere a questa richiesta che ci viene dai mercati. Sarebbe importante pensare a un quarto porto di *transshipment*, nel panorama nazionale,

che possa dare una risposta del genere. Senza voler fare campanilismo, ritengo che il porto di Augusta, che lei ben conosce, possa dare risposte in tale direzione, in quanto non presenta i limiti fisici degli altri porti nazionali. Questi ultimi devono essere sicuramente potenziati attraverso un necessario e mirato intervento; al riguardo, lei ha giustamente inserito in finanziaria una posta ben precisa per il porto di Gioia Tauro.

Faccio presente - sappiamo di parlare di questioni che hanno un notevolissimo ritorno economico nei territori di riferimento - che il porto di Augusta ha gli spazi giusti, un retroporto collocato fuori dalla città, cosa che non succede negli altri porti italiani, e un'area industriale in gran parte in via di dismissione. Potremmo cogliere l'occasione della bonifica, che sta per essere avviata, dei fondali della rada di Augusta - lei conosce il problema dell'inquinamento della rada e sa che il Ministero dell'ambiente sta ponendo in essere una serie di interventi di bonifica, con il dragaggio, di ben 2 metri dei fondali - per utilizzare il materiale di risulta, opportunamente bonificato, per ampliare le banchine; insomma, ci sono diverse opportunità da cogliere al volo.

La ringrazio per quello che questo Governo sta facendo nei confronti della portualità nazionale e penso, altresì, che attraverso la finanziaria si possa trovare un modo per rispondere alle esigenze di cui le parlavo.

Concludo, signor ministro, con una piccola nota sulla questione del ponte sullo stretto, che non è assolutamente mia intenzione affrontare in questa sede. Vorrei ricordare al collega Floresta che non esiste alcuna battaglia ideologica sull'argomento, almeno per quanto ci riguarda; semmai, vi è l'esigenza di individuare le priorità. Collega Floresta, lei ha giustamente parlato di trasporto ferroviario, ma non capisco a cosa intendeva riferirsi quando ha detto che il precedente Governo ha fatto qualcosa per i trasporti ferroviari: le ricordo che i fondi per la velocizzazione delle tratte ferroviarie siciliane equivalgono praticamente a zero.

Come dicevo, è un problema di priorità. Faccio notare ancora al collega Floresta che quando si parla di infrastrutture, in genere, bisogna anche ricordare che l'acqua in alcune città siciliane, ad esempio Agrigento e Caltanissetta, arriva una volta ogni sette giorni in estate e una volta ogni cinque giorni in inverno. Abbiamo avuto per tanti anni un commissario straordinario per l'emergenza idrica, nella figura del presidente della regione siciliana.

ANGELO MARIA SANZA. Signor ministro, non farò alcuna considerazione *a latere* delle domande che vengo a porle. Per chiosare la vicenda del ponte sullo stretto, vorrei ricordarle che qualche giorno fa il suo collega Di Pietro ha detto ai siciliani, ricevendone applausi, che il ponte si farà. Decida lei con il suo collega e ci faccia sapere, in questa sede, qual è la decisione del Governo in merito. Se dobbiamo fare demagogia sul territorio, facciamola prima in questa sede. Il ponte si farà, ha detto Di Pietro. Se vuole lo ripeto, come ha fatto Prodi in aula con il suo «*rap*». I fondi del ponte sullo stretto esistono, del resto mi pare che il Governo intenda utilizzarli per l'ANAS, per Gioia Tauro, il *transhipment* e quant'altro.

Signor ministro, noi vorremmo chiarezza, che credo rappresenti un diritto del Parlamento, considerato che siamo ancora in una repubblica parlamentare e che la gestione del programma del Governo avviene con il consenso della maggioranza. Come minoranza, vorremmo almeno essere informati dei programmi del Governo.

La seconda questione che intendo sollevare riguarda la TAV e il Corridoio 5. Ho letto che è stata avanzata un'ipotesi di referendum: sarebbe come proporre il referendum per il ponte ai siciliani. Il tema è di strategia politica; se venissero introdotti i meccanismi referendari ciò significherebbe spogliare il Parlamento delle sue responsabilità e delegare i programmi alla periferia. In questo caso, poi, c'è il problema delle priorità: il Governo deve assumersi le proprie responsabilità e ristabilirle. Comunque, non mi sembra questa

l'occasione per avviare un confronto e un dibattito sul tema. Vorrei solo segnalare al ministro Bianchi che se venisse promosso un referendum - sono convinto che in tal caso, su quella tratta, la TAV verrà bocciata - l'Italia avrebbe perso il collegamento del Corridoio 5.

Passo al capitolo del trasporto aereo. Cimoli oggi ha affermato che l'Alitalia più vola più perde. Dobbiamo avere contezza di quale tipo di azienda del trasporto aereo dispone questo paese. La flotta è obsoleta, una volta su tre si verificano incidenti, di diversa entità. Insomma, siamo in una situazione disastrosa. Per non dire, poi, del grave assenteismo del personale.

Signor ministro, non vogliamo girarle il coltello nella piaga. A parti invertite, il problema non cambierebbe molto. Vorrei che lei comprendesse che queste nostre considerazioni non sono finalizzate alla polemica politica, ma riguardano l'interesse del paese.

Sempre in questo comparto - l'ha ricordato il collega Attili, e ne convengo - vi è molta incertezza nell'ENAC. Per anni e anni il legislatore ha lavorato sulla riorganizzazione normativa del trasporto aereo. Qui mi pare che, con un colpo di spugna, si voglia tornare indietro di dieci anni. Ne prenda atto, signor ministro, e ci faccia capire. L'ENAC è l'ente che si occupa della sicurezza nel trasporto aereo. Registriamo grande sbandamento, e mi pare che le scelte del Governo precludano maggiormente il fronte della sicurezza.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, domani l'Italia si ferma. Nella sua relazione lei ci ha segnalato un fondo di 100 milioni di euro per l'acquisto di materiale rotabile. Mi permetto di dire che 100 milioni di euro per treni locali e per autobus, anch'essi obsoleti, del trasporto locale, mi sembrano una polverina che, a pioggia, il Governo distribuirà alle regioni.

E che ne è del contratto? Lo sciopero è stato organizzato per il contratto. Qualche giorno fa ho registrato una dichiarazione del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Enrico Letta, il quale ha assicurato che i soldi per il contratto ci

sono: me lo auguro, nell'interesse del paese. La mobilità è un elemento fondamentale: se freniamo le abitudini di questo paese sulla pendolarità, viene compromessa non solo la qualità della vita, ma anche tutta l'attività produttiva.

Nella scorsa legislatura ci siamo impegnati particolarmente per approvare una legge sulla rottamazione dei traghetti. A parte i 30 milioni destinati alla rottamazione del naviglio obsoleto, devo dire che ho apprezzato la costituzione del fondo per il sostegno ai servizi per le isole minori. Al riguardo, credo che dovremmo rafforzare tale sostegno, per quello che è possibile fare. Comprendo, comunque, lo sforzo in questa direzione.

Come aveva già anticipato il collega Attili, per quanto riguarda le autorità portuali, ci chiediamo se esse facciano parte di quegli enti pubblici non economici per i quali è prevista l'eliminazione dei consigli di amministrazione e dei presidenti; da parte sua vorremmo avere rassicurazioni. Sempre in questo contesto, è urgente che si completino le nomine. Molte autorità portuali sono ferme, in una sorta di *stand-by*, perché il concerto fra lei e le regioni non va a compimento.

Adesso, con l'incertezza che deriva dalla finanziaria a proposito degli enti pubblici non economici, nasce un'ulteriore preoccupazione. Sarebbe il caso che diradassimo le nubi.

SERGIO OLIVIERI. La ringrazio, signor ministro, per la sua presenza a questa audizione. Negli interventi precedenti si è discusso della grande opera rappresentata dal ponte sullo stretto. Signor ministro, vada avanti sulla linea che più volte ha indicato poiché noi la sosteneremo. Il ponte sullo stretto non rientra certo nelle priorità del paese, e nemmeno nelle priorità della Sicilia. Ho ascoltato gli interventi dei deputati Floresta e Sanza, ma non ho ben capito qual è la linea... (*Commenti dell'onorevole Floresta*). Evitiamo di parlare di chi si deve vergognare in questo paese; al riguardo, ho un'idea del tutto opposta alla sua.

Come dicevo, non ho capito, dagli interventi dei deputati Floresta e Sanza, qual è la linea che essi indicano: l'uno propone un referendum in Sicilia, e scommette sulla vittoria; l'altro sostiene che discutere sul referendum significherebbe dare spazio ai localismi e, comunque, ridurre il ruolo del Parlamento. Mettetevi d'accordo, colleghi! Non vorrei che, alla fine, questa incertezza di posizione nascondesse una sorta di opportunismo, come a dire che lo strumento referendario va bene in Sicilia e, magari, non va bene per la Val di Susa.

Delle due l'una: o lo strumento referendario è uno strumento valido, che è opportuno mettere in pratica quando si affrontano questioni come le grandi opere — in questo caso apprezzerei il salto in avanti di Forza Italia, che passerebbe dalla democrazia televisiva alla democrazia di massa, partecipata —, oppure non lo è.

Certo, non può non far riflettere quanto osservava il deputato Sanza in relazione alle affermazioni del ministro Di Pietro — non le definisco « presunte » perché mi fido dell'onorevole Sanza, che è una persona seria — in Sicilia. Queste affermazioni devono indurci a riflettere. Ricordo che noi avevamo espresso delle riserve, al momento della formazione del Governo, quando ci fu il famoso spaccettamento. Devo dire che le vicende di questi mesi, e anche quest'ultimo episodio che è stato riferito, non aiutano a superare le riserve che abbiamo espresso. Ci pare che, in questi mesi, siano emerse su questo piano contraddizioni, difficoltà e incertezze.

Noi crediamo si debba ribadire — e vorremmo che questo fosse chiaro per il Governo — un punto essenziale: la politica dei trasporti deve stare necessariamente in capo al Ministero dei trasporti. Dopodiché, il Ministero delle infrastrutture ne è il braccio politico-operativo, ma credo che non possa surrettiziamente, con gli interventi concreti che attua, determinare, di fatto, uno scenario che implica delle scelte obbligate per la politica dei trasporti.

Con questo, ovviamente, non si intenda una nostra critica al ministro Di Pietro,

del quale apprezziamo, ad esempio, lo sforzo e l'impegno per mettere ordine e moralizzare la questione delle autostrade e delle concessioni (ne abbiamo parlato anche recentemente), tuttavia non potevo fare a meno, anche dopo l'intervento dell'onorevole Sanza, di sottolineare l'aspetto della politica dei trasporti.

ANGELO MARIA SANZA. Io ho detto esattamente quello che hai detto tu. Apri un confronto che non mi pare sia l'oggetto di questa conversazione!

SERGIO OLIVIERI. Io parlavo d'altro e non credo che questa mattina si debba affrontare il tema di quello che la finanziaria prevede nel campo dei trasporti. Molti di noi - almeno parlo per me - non l'hanno ancora approfondita, quindi avremo modo, in occasioni successive, di verificare cosa preveda la finanziaria e di fare gli opportuni correttivi, laddove fossero necessari.

In questo momento a me interessa capire bene il senso politico e gli indirizzi di fondo della politica del Governo nel campo dei trasporti. Ad esempio, mi interessa capire se e come il Governo intenda delineare una netta inversione di tendenza rispetto ai processi di privatizzazione, di esternalizzazione e di aziendalizzazione che sono andati avanti anche nel campo dei trasporti e che hanno avuto effetti così disastrosi, come è sotto gli occhi di tutti. Credo che questo sia un punto politico essenziale, dunque inviterei il ministro a farci capire se si intenda continuare su quella strada, oppure cambiare rotta, ovviamente con la gradualità necessaria.

Alcuni nodi di merito, in parte, sono già emersi. Mi limiterò a citarne alcuni. Per quanto riguarda il trasporto aereo, si dice che più si vola più si perde. Vorremmo capire che ruolo il Governo intende giocare in questo campo.

ANGELO MARIA SANZA. Lo dice Cimoli, non io!

SERGIO OLIVIERI. Sì, ho capito. Ho detto, infatti, che « si dice ». Siamo rimasti

un po' perplessi, nel corso dell'audizione di ieri, quando il sottosegretario Tononi si è trincerato - rifugiandosi in una discussione di altra natura, ma sempre inerente al trasporto aereo - dietro la formula del non poter dire nulla per non turbare la borsa e il mercato, quando poi delle questioni dell'Alitalia sono piene le cronache dei giornali. Vorremmo capire se il Governo intenda assumere una posizione pilatesca oppure se intenda fare politica, e quale, anche in questo campo.

Rispetto alla questione del trasporto marittimo, mi interesserebbe ragionare attorno al tema del rapporto con i territori. Spesso ci sono rapporti difficili e non vorrei, ad esempio, che l'autonomia delle autorità incrementasse le contraddizioni che frequentemente emergono. Vorrei capire quali ricadute positive si possano avere nei nostri territori a fronte di una politica per il trasporto marittimo. Non credo che l'Italia possa rappresentare solamente la piattaforma logistica per merci che poi vengono lavorate da altre parti. Mi piacerebbe che emergesse con maggior chiarezza una sinergia tra il trasporto, lo stoccaggio delle merci e la loro trasformazione. So che questo è un terreno di confine con il Ministero dei trasporti, tuttavia mi pare che, di fronte alla necessità di una visione d'insieme, un ragionamento su questi argomenti valga la pena impostarlo.

Se il punto politico importante è quello di trasferire quote di traffico dalla gomma alla rotaia, vorrei capire attraverso quali scelte concrete si realizzi questo grande obiettivo, a fronte di una situazione del nostro trasporto ferroviario che è quella che sappiamo (non c'è bisogno di descriverla). Insomma, chiedo quali grandi scelte, quali grandi investimenti, rispetto al materiale ferroviario, alle linee ed alla sicurezza, si intendano mettere in campo.

Da ultimo, signor ministro - la so sensibile all'argomento -, le chiedo un impegno personale per risolvere una situazione ormai vergognosa. Mi riferisco al licenziamento dei quattro macchinisti intervistati dalla trasmissione *Report*, e dell'altro macchinista che ha opportuna-



mente denunciato l'introduzione del VACMA o dell'« uomo morto » (adesso, per fortuna, pare si faccia marcia indietro). È una vergogna che questi lavoratori siano stati licenziati ed è ancor più una vergogna che questi licenziamenti rimangano operanti con il Governo di centrosinistra.

Le chiedo, signor ministro, un impegno formale per fare in modo che Ferrovie dello Stato faccia giustizia e riassuma questi lavoratori.

MARIO BARBI. Vorrei innanzitutto ringraziare il signor ministro per la sua esposizione in apertura di audizione sia in merito ad alcuni aspetti non irrilevanti contenuti nella finanziaria sia in merito ad alcune indicazioni di massima che ci ha fornito relativamente al piano più generale di politica dei trasporti del suo Ministero, a cui anche l'onorevole Olivieri faceva riferimento.

Non credo che, in questa sede, dobbiamo entrare nel merito degli articoli e delle misure previste nella finanziaria, benché questa occasione, da quanto rileviamo, è stata in parte usata anche a tal fine. Credo che avremo modo di approfondire le osservazioni dell'onorevole Attili e quelle di altri colleghi dell'opposizione.

Vorrei utilizzare questa occasione per formularle delle richieste specifiche e per fare qualche rilievo. Innanzitutto desidero chiederle, se è possibile, qualche elemento in più relativamente alle modalità e ai tempi che lei prevede per la definizione del piano generale della mobilità, che ci ha annunciato anche nel corso della prima audizione. Da quello che mi pare di capire, questa è la carta che lei ci proporrà per definire un quadro strategico di riferimento, nel quale forse ci saranno - ce lo auguriamo - le risposte che venivano ora richieste relativamente alle politiche di gestione e di riordino dei flussi di traffico, degli spostamenti da un modo all'altro, e via dicendo, questioni che naturalmente sono di grande rilievo e che riguardano l'intero paese. Su questo sarebbe opportuno avere, se è possibile, qualche elemento in più.

Sul trasporto aereo, le chiedo se abbia avuto modo di leggere il documento - vedo che fa segno di no - che ci è stato consegnato proprio l'altro ieri e che ispira l'articolo sul *Corriere della sera* di oggi. Nel documento Alitalia si dice che è meglio rimanere a terra piuttosto che volare (vi ha fatto riferimento l'onorevole Sanza).

Se le cose stessero così, ci troveremmo in una situazione più che preoccupante, ma tanto più preoccupante se avesse un fondamento serio la tesi centrale, che mi pare di cogliere nel documento - lei non l'ha letto, poi avrà modo di farlo -, nel quale in fondo si sostiene che tutto il sistema aeroportuale, dalle strutture ai sistemi di regolazione e quant'altro, è costruito per penalizzare la compagnia di bandiera. Ora, non so se questo sia vero, ma è quello che è scritto nel documento citato. Basta leggerne appena un passo: « Questi fattori determinano una situazione strutturale di svantaggio competitivo dei vettori nazionali e rendono vana la pretesa che il paese possa disporre di un proprio *network carrier*, attore indispensabile per lo sviluppo economico del paese, che operi con un costo dei fattori allineato a quello di vettori stranieri ». Questa mi sembra una tesi piuttosto forte, che certamente merita di essere analizzata ed approfondita.

Quella del ponte sullo stretto è questione politicamente importante e rilevante. Non diciamo niente di nuovo quando affermiamo che l'Unione, nel programma che ha presentato agli elettori, ha ritenuto di sostenere che il ponte sullo stretto non era una priorità del sistema infrastrutturale e trasportistico del paese, nella situazione data. Francamente non so se il ministro Di Pietro abbia detto che il ponte si farà, ma nessuno ha riferito se il ministro ha indicato anche i tempi. « Il ponte si farà » è un'affermazione che anch'io mi sentirei in qualche modo di sottoscrivere, il problema è quando, ossia quando saranno date le condizioni di priorità e di contesto che renderebbero quell'opera realizzabile.

In questo senso vorrei chiedere al ministro se possa confermarci quello che

abbiamo letto in questi giorni, relativamente alla determinazione che sarebbe stata assunta dal Consiglio dei ministri nell'ambito della finanziaria, per la quale le risorse previste per il ponte sullo stretto saranno destinate ad opere di interesse infrastrutturale e trasportistico ritenute maggiormente prioritarie per la Sicilia e per la Calabria.

Relativamente alle consultazioni delle popolazioni, in caso di realizzazione di opere di grande impatto per i territori, possono esserci opinioni diverse, come quelle espresse dagli onorevoli Sanza e Floresta. Quello che mi sento di poter dire in questa sede è che noi, effettivamente, consideriamo importante e prioritario il coinvolgimento e il consenso informato - così si direbbe nel caso di interventi sulla salute - delle popolazioni interessate alle opere. Anche nel caso della Val di Susa, mi auguro che il consenso possa essere ottenuto da un'attività di persuasione e di convinzione precisa, puntuale, che raggiunga l'obiettivo di spiegare perché l'opera è indispensabile per il paese e perché è compatibile con la situazione locale; questo richiede un lavoro che la politica e il Parlamento devono fare.

Un'ultima osservazione sull'articolo 42, relativo alla rivisitazione dei consigli di amministrazione degli enti pubblici non economici. Al riguardo, volevo chiedere al ministro se possa dirci qualcosa in più in merito alla filosofia di questo articolo. Inoltre, relativamente al comma che individua le esclusioni, vorrei sapere se non potremmo prevedere, magari con un consenso unanime e largo, di escludere - motivando tale scelta - la parte che riguarda l'ENAV.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
MARCO BELTRANDI

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Signor ministro, mi associo subito, prima di parlare dei problemi relativi alla materia in questione, all'appello che le è stato rivolto in merito ai licenziati delle Ferrovie. Ci sono state diverse indicazioni del Parlamento in

questo senso, quindi si tratta di attendere anche a tali richieste. Peraltro, si è dimostrato che quei dipendenti avevano ragione ad assumere determinati comportamenti trattandosi di problemi di sicurezza della vita. Secondo me non solo non dovevano essere licenziati, ma avrebbero meritato un apprezzamento per quello che hanno riferito.

Vengo, adesso, ai problemi del trasporto aereo. Lei è qui, mi dicono, con il suo capo ufficio legislativo. Ne approfitto per portare alla sua attenzione alcuni problemi. Sarebbe opportuno ristabilire alcuni equilibri all'interno del Ministero dei trasporti, riportando alla competenza dello stesso ministero competenze che, per problemi che sarebbe lungo esporre - per la verità, in parte incomprensibili, se non eccessivamente comprensibili -, sono state dirottate altrove: mi riferisco, ad esempio, alla questione *Assoclearance*. Si tratta di un'associazione di vettori privati che svolge sostanzialmente una funzione pubblica concernente l'assegnazione e la gestione degli *slots*, che sono beni dello Stato. Nel momento in cui lo Stato dà un bene ad un ente che lo può utilizzare c'è da chiedersi se, poi, quest'ultimo abbia anche il diritto di vendita e di commercializzazione, per patrimonializzarlo all'interno del bilancio delle proprie aziende. La questione legata a Volare, ad esempio, è servita non tanto per aiutare l'azienda, quanto per prendere gli *slots* provenienti dal Governo. Siamo all'assurdo che una compagnia, sulla quale avremmo dovuto intervenire - visto quello che è successo -, come è stato, per la revoca di una serie di concessioni che erano state rilasciate, ha addirittura la possibilità di patrimonializzare beni che, a mio avviso, appartengono allo Stato.

Signor ministro, ho sentito più di una volta le sue dichiarazioni sulle concessioni aeroportuali. Esprimo apprezzamento e, se posso permettermi, la esorto ad andare avanti sulla linea che ha riferito, sia nelle sue interviste sia in aula.

Sul problema delle privatizzazioni, un conto è privatizzare, altra cosa è vendere. Noi dobbiamo andare verso la privatizza-

zione delle gestioni, non verso la vendita delle reti e delle strutture, per beni che svolgono una funzione di sicurezza nazionale. Se in un aeroporto, all'interno del quale si svolgono anche funzioni fortemente pubblicistiche, a un certo punto si perde il controllo di tali funzioni, queste possono finire anche in paesi non controllabili (non parlo del meccanismo del *leverage buy out* che è stato utilizzato).

Per di più, c'è il problema di un consistente assetto societario che va in mani straniere, di cui non si conosce l'identità, soprattutto in un momento caratterizzato, purtroppo, da terrorismo e da altre questioni, che sostanzialmente riguardano la vita e la sicurezza del paese.

Un conto, dunque, è privatizzare la gestione, altra cosa è il trasferimento delle concessioni su sistemi che svolgono una funzione di sicurezza, quindi sono strategici. Bisogna stare attenti, perché nella passata legislatura qualcuno, addirittura, voleva trasferire le funzioni del direttore dell'aeroporto alle società di gestione: saremmo arrivati all'assurdo del trasferimento di funzioni pubblicistiche a società private, su cui personalmente avrei anche qualcosa da dire.

Parte del prezzo dei biglietti va alle concessionarie totali che dovrebbero utilizzarlo per investimenti. Molte volte il sistema del trasporto aereo non funziona perché le concessionarie - in concessione totale - non fanno gli investimenti che dovrebbero. A quel punto, comincia il rimpallo delle responsabilità: si lamenta la mancanza dell'accordo di programma, alla quale si attribuisce il ritardo degli investimenti, e così via. Intanto, i soldi rimangono a loro. Ora, quei soldi trattenuti dalle concessionarie - anche se non per loro responsabilità - producono ricchezza, dal punto di vista della gestione del *cash*, per lo Stato o vanno, invece, in una contabilità non separata dentro la gestione delle società?

Vengo al problema dell'ENAC, che, a mio avviso, deve essere assolutamente rafforzato, in quanto ad esso sono attribuite funzioni che, finora, non è riuscito a svolgere (ad esempio, il controllo delle

valutazioni economiche delle società). Di una struttura che gestisce un servizio pubblico che ha anche una funzione di sicurezza è necessario valutare gli equilibri - se di equilibri si tratta - economici, per assicurarsi che sia in grado di svolgere la funzione di garanzia della sicurezza, senza sottrarre risorse economiche da destinare, appunto, a questi settori.

Mi sembra che lei, signor ministro, abbia posto attenzione a questo ente, nel senso di dotarlo di maggiori risorse, perlomeno per quanto riguarda la parte umana (devo ancora valutare la parte economica). L'ENAC ha funzioni che necessitano di professionalità specifiche e di risorse.

Il modello ENAC, a mio avviso, è da esportare in altri sistemi: si tratta, infatti, di un'*authority*, che sta all'interno dello Stato e non sfugge dunque al suo controllo. Purtroppo, invece, molte volte si istituiscono delle *authority* piuttosto deboli rispetto alla potenza economica che devono controllare. Il risultato è che lo Stato viene sempre più indebolito. ENAC, invece, è un'*authority* dentro lo Stato ed ha una funzione di garanzia di obiettività per tutti.

Per chiudere sul tema del trasporto aereo, leggo - mi viene quasi da sorridere - a pagina 4 del documento diffuso da Alitalia: « La convinzione è che sia ancora possibile una presa di coscienza matura da parte delle istituzioni e delle parti sociali ». Credo che dovremmo pregare chi scrive questi documenti di avere un minimo di rispetto e di cortesia istituzionale. Non credo che siamo arrivati addirittura al punto di aver bisogno di una nota di qualche agenzia esterna, redatta da qualche collaboratore interno, che ci dica di cosa dobbiamo prendere coscienza. Non parlo tanto in termini individuali, ma del Parlamento nella sua globalità.

Devo dire che ho davvero difficoltà a leggere fino in fondo questo documento - scrivetelo meglio, per favore -, che peraltro è la sintesi di un altro documento. Mi soffermo su questo tema perché stiamo parlando di una filosofia che investe il rapporto con Alitalia, che deve garantire la

mobilità del cittadino. Se non parlo di questo, come faccio a parlare di ENAC, di *Assoclearance*, di concessioni?

Dal documento si evince una sintesi — sarei tentato di definirla « alla Catalano », pensando a *Quelli della notte* — di questo genere: se il mondo va bene, anche l'Alitalia va bene. Ma se il mondo va bene e anche l'Alitalia va bene, non abbiamo bisogno di *manager*! La verità è che si invoca la liberalizzazione totale, ma al contempo si chiede un atteggiamento protezionistico da parte del Governo nei confronti di una compagnia, riferendo peraltro cifre che non rispondono a verità. La liberalizzazione risale al 1° aprile del 1997 e le cose sono andate in un modo un po' diverso da quello che si legge in questo documento.

Sulle autorità portuali, signor ministro, il principio che viene introdotto è ottimo. Se fosse possibile un'ulteriore elaborazione, direi che si dovrebbe definire meglio la parte in cui si afferma che vengono lasciati dei diritti (parte di entrate, diritti erariali) alle autorità portuali, al fine di effettuare degli investimenti. Secondo me, questo principio andrebbe ulteriormente specificato, nel modo seguente: nel caso di soggetti che producono di più, la parte in più, oltre il *trend* di crescita, andrebbe lasciata ai porti, per ulteriori investimenti. Senza voler scimmiettare nessuno, basterebbe considerare il caso del porto di Castellon, creato dal nulla e sviluppato proprio con questo sistema.

Infine, il problema del trasporto pubblico locale. Prendiamo atto che vengono lasciati dei meccanismi di contribuzione dello Stato, ma anche in questo caso, secondo me, bisogna individuare un meccanismo per cui non può esserci solo un piè di lista da parte dei sistemi periferici per assicurare il trasporto locale. Vedo che anche in questo ambito alcune aziende municipalizzate vengono privatizzate e affidate ai francesi o ad altri: arriva lo straniero, chiede più soldi e « restringe » la città per obbligare la gente a usare più spesso gli autobus.

Questo processo di privatizzazione che cosa comporta? O meglio, che cosa porta via?

PRESIDENTE. Ci sono stati interventi molto lunghi. Poiché siamo in ritardo, vi prego davvero di contenere i tempi.

MARIO TASSONE. Lei vuole controllare i tempi dell'opposizione, quindi la prego di ritirare questo invito. Sulle audizioni non si può regolamentare!

PRESIDENTE. No, si tratta semplicemente di un invito.

MARIO TASSONE. La prego di ritirarlo.

PRESIDENTE. Mantengo l'invito, semplicemente per un fatto di orario, e specifico che riguarda anche i deputati del centrosinistra. Ci sono ancora parlamentari della maggioranza iscritti a parlare.

SILVANO MOFFA. Vorrei fare una premessa, scusandomi con il ministro per non aver partecipato alla sua precedente audizione perché impegnato quel giorno in altra riunione.

Ovviamente, mi riferirò a quanto è scritto nella legge finanziaria e alle considerazioni generali che ella cortesemente ha posto alla nostra attenzione nel primo incontro in Commissione.

Vorrei porre una sorta di pregiudiziale. Non possiamo, presidente, terminare qui il nostro incontro con il ministro per due ragioni: perché dobbiamo ancora entrare in maniera più approfondita nel merito delle questioni poste dalla finanziaria e perché l'interlocuzione con il ministro è nata sulla base di una richiesta della Commissione, avanzata al fine di comprendere le linee programmatiche sulle quali il Governo — il ministro dei trasporti in particolare — intende sviluppare la sua politica, nonché valutare le linee innovative rispetto al passato.

Abbiamo discusso anche dei limiti che derivano dallo sdoppiamento del Ministero e ne abbiamo fatto una questione centrale

delle nostre riflessioni; ma tutto questo oggi ritorna prepotentemente in primo piano, proprio per le considerazioni che anche i miei colleghi hanno espresso.

Nel merito dell'incontro di oggi, non ripeterò cose sulle quali sono assolutamente d'accordo. Ho molto apprezzato l'intervento dell'onorevole Attili: ne condivido la sostanza, soprattutto con riferimento al rischio politico di tornare ad un passato che tutti avevano contribuito a superare. Mi limito solo a sottolineare l'opportunità, che mi sembra emergesse anche dal ragionamento dell'onorevole Attili, di considerare il possibile stralcio di questa materia, per riconfigurarla, sulla base di un più attento approfondimento, in un apposito disegno di legge non inserito all'interno della massa critica costituita dalla finanziaria. Il rischio consiste nel destrutturare sostanzialmente un sistema attraverso il meccanismo della legge finanziaria: credo che questo rappresenti un evento eccezionale. Sono nuovo del Parlamento italiano, ma non mi sembra che nella storia vi siano stati molti casi di destrutturazione sostanziale sistemica attraverso l'utilizzo di una legge finanziaria. Questo, tra l'altro, sminuisce l'effettivo valore della nostra stessa Commissione, sminuisce il Parlamento e ci pone problemi molto pesanti e gravi.

Sulla portualità si sono soffermati anche alcuni colleghi, e non ripeterò considerazioni che condivido assolutamente. Quando venne a trovarci in Commissione, ella sottolineò la necessità di rilanciare il sistema portuale italiano, e usò un'espressione molto felice parlando di integrazione come elemento intorno al quale ricostruire tutta la politica di sviluppo e pianificazione territoriale, ma soprattutto di abbrivio verso un sistema logistico integrato, che, come tale, chiami in causa il sistema infrastrutturale e moduli gli interventi sulle portualità in maniera molto più forte e significativa. L'argomento in questione contempla anche un aspetto di interpretazione giuridica su cui vorrei aprire un confronto. Nell'articolo 136 si scrive chiaramente che si va verso l'autonomia fi-

nanziaria delle autorità portuali e si sottolinea la natura di enti giuridici non economici.

Mi chiedo, dunque, se rientriamo nella previsione dell'articolo 42, dal momento che la risposta che potrei ricevere è che stiamo parlando di autorità portuali la cui valenza non è nazionale. Voglio ricordare, tuttavia, che le nomine sono del ministro, sia pure sulla base della concertazione di un parere espresso da altre autorità locali. Voglio aggiungere che si tratta di un elemento sul quale ci siamo confrontati anche in passato, quindi il problema non è di questo Governo, ma si trascina da qualche tempo (per delega ricevuta, me ne occupai personalmente in questa stessa Commissione) per cui questa mi sembra essere un'altra occasione persa.

Quando abbiamo affrontato il tema delle autorità portuali, avveniva, come anche attualmente, che vi fossero difficoltà riguardanti soprattutto l'individuazione delle nomine. C'era quindi un problema di requisiti — ho notato che anche su questo si vuole tornare a rideterminare i criteri —, ma soprattutto un problema riguardante una scelta che il Parlamento non aveva saputo fare: quella di stabilire esattamente le portualità aventi valore strategico nazionale ed internazionale. Ciò significava quindi andare verso una sostanziale classificazione dei porti, che ci consentisse di affrontare la materia, anche depurandola di quella valenza regionale o interregionale, che spesso complica profondamente le situazioni e determina poi problemi gravi, riguardanti anche la stessa economicità delle attività che si svolgono nei sistemi portuali.

Vorrei sapere se il Governo, e quindi lei, ministro, intenda intervenire su questo argomento.

Nella finanziaria è previsto un intervento per un nuovo piano di mobilità e per l'aggiornamento del piano della sicurezza stradale. Se non vado errato, il piano della mobilità preesistente è datato 2002, il piano della sicurezza stradale è datato 2004. Mi domando se sia davvero necessario rimodulare e rivedere quel piano e quali siano le linee lungo le quali si vuole

individuare un aggiornamento, perché questo è uno strano paese, dove, quando si arriva al Governo, si inaugura subito un piano nuovo, che rimane sostanzialmente inevaso.

Prima di parlare del trasporto aereo, vorrei fare una rapida considerazione interna alla finanziaria. Lei ha sostenuto in maniera molto decisa, trovando su questo l'appoggio dell'estrema sinistra - ma non avevo dubbi in proposito -, che il ponte sullo stretto non si deve fare. Qualcuno la pensa diversamente; mi permetterà di chiederle, quindi, se le risorse del ponte sullo stretto siano esattamente quelle utilizzate oggi per interventi sull'ANAS e sul rafforzamento della portualità di Gioia Tauro. Da qualche parte le risorse devono essere trovate ed impiegate, dunque vorrei capire, perché qualche problema esiste anche in merito a chi oggi si occupa di ANAS mentre ieri si occupava di ponte sullo stretto. Questo sarà però argomento di dibattito quando affronteremo la questione con i soggetti deputati.

L'ultima considerazione riguarda il trasporto aereo. Ieri abbiamo audito il sottosegretario Tononi, il quale è stato molto accorto nell'evitare indicazioni in merito al deficit strutturale e all'aggravio della situazione finanziaria di Alitalia perché giustamente temeva, dal suo punto di vista - credo di poter condividere questa sua impostazione -, ripercussioni in borsa. Poi, questa mattina apprendiamo dai giornali quello che ritroviamo in questo documento. Non è mia intenzione entrare nel merito della questione - ne parleremo direttamente con Cimoli -, ma la legenda di questo documento parla di mercato relativamente povero, mercato frammentario, mercato frazionato su due *hub* ciascuno con seri problemi: forte potere sindacale tipico dell'industria calato in un contesto iperprotettivo; forte potere del sistema aeroportuale nazionale e di altri oligopoli nelle forniture; gestione regolatoria e normativa frammentata e carente; gestione inappropriata della concorrenza nel settore; eredità specifica dell'operatore principale.

Potrei continuare a lungo, ma il documento chiude con alcune linee di azione ritenute assolutamente necessarie che riguardano l'ENAC, le inefficienze dei sistemi portuali, l'ENAV. Ebbene, tutto questo, che sarà materia di riflessione, ha ripercussioni inevitabili sulla legge finanziaria. Le domando dunque, signor ministro, se, alla luce di queste considerazioni, i numeri riportati in finanziaria siano coerenti con la precisa indicazione che ci viene da Cimoli, oppure se, rispetto a queste linee programmatiche, esistano considerazioni diverse da parte del Ministero e del Governo, che ci inducono a ritenerle due cose diverse.

Vorremmo davvero capire quali siano le linee lungo le quali il Governo attuale intende muoversi per affrontare il nodo del trasporto aereo in Italia. Grazie.

MARIO TASSONE. Brevissimamente, signor presidente. Prima ho voluto fare un'eccezione per il vicepresidente, non per motivi personali - lei sa che ha tutto il mio affetto -, ma proprio perché vedo queste audizioni e questi confronti improntati ad uno sforzo da parte di tutti, sia della maggioranza sia dell'opposizione. Questo sforzo è molte volte ripetitivo, tanto da sembrare un fatto liturgico, e nelle conclusioni non rimane un elemento forte cui ricollegarsi per avviare un percorso di carattere legislativo.

Le dico subito, signor presidente, con tutta la considerazione che ho nei suoi confronti, che, dopo aver letto il documento proveniente da Alitalia, ritengo utile e opportuno audire in Commissione - l'11 di ottobre - l'amministratore delegato di Alitalia, anche perché ha compiuto una certa valutazione sugli enti regolatori dando giudizi trancianti; tra l'altro, vorrei capire se l'azionista di riferimento concordi con i giudizi espressi in Commissione. Se lo ritiene opportuno, signor presidente, potremmo organizzare diversamente l'evento ponendo i quesiti all'amministratore delegato, senza poi aprire un confronto.

Non abbiamo espresso alcun giudizio in merito, ma il signor Cimoli afferma che

l'ENAC non farebbe il suo dovere come ente regolatore in quanto ha problemi, che l'ENAV sarebbe un covo di mascalzoni e che Vitrociset — la quale dovrebbe essere, invece, salutata come una grande innovazione e moralizzazione — meriterebbe un pessimo giudizio.

Vorrei sapere, signor ministro — da lei che è conosciuto per le sue capacità organizzative — quale sia la sua opinione riguardo alla politica del trasporto aereo nel nostro paese, anche a fronte del lavoro svolto da questa Commissione. Le ricordo che essa ha lavorato sempre con grande convergenza, tanto che molte leggi sono uscite da quest'aula approvate all'unanimità. Questa Commissione ha approvato la legge sul trasporto aereo, il codice sulla navigazione aerea, la nautica da diporto, il codice sulla nautica, la rottamazione. Ebbene, ritengo che tutto questo debba avere un riflesso sulla sua azione politica, visto che lei, opportunamente, ci ha indicato le poste in finanziaria. Sono lieto di quanto abbiamo ottenuto, perché ovviamente il Ministero dell'economia è una controparte delle parti, rappresentate dai ministri interessati.

Il problema del trasporto aereo riguarda ovviamente le gestioni, le concessioni, gli enti regolatori, il sistema aeroportuale e un aspetto che lei non ha avuto tempo di affrontare: mi riferisco alla definizione degli aeroporti di interesse nazionale e locale, al problema dei porti di interesse nazionale e locale e a tutta la problematica della logistica, per la quale non ci sarà mai una seria politica se non si riuscirà ad attribuire le competenze. Se nel piano della mobilità vi fosse un riferimento serio alle scelte decisionali, si realizzerebbe un passaggio utile, per lei e per noi come rappresentanti parlamentari, perché tutti insieme dobbiamo rispondere al paese senza essere « presi a calci » dalla gente che non distingue le differenti posizioni ideologiche.

Al di là delle ideologie, esistono gli interessi primari del paese e non le tutele dei privilegi che, purtroppo, anche con questa finanziaria vengono ad essere ampiamente riconfermate, perché non si

scardina la centralità del capitalismo e dei poteri forti e non c'è nessuna tutela reale dei ceti deboli e dei lavoratori. Rimane un marchingegno ingegneristico e architettonico di distribuzione del reddito, ma manca una politica delle riforme.

Anche per quanto riguarda i trasporti, il problema è quello delle riforme. Lei lo sa bene, signor ministro, perché abbiamo vissuto insieme la questione di Gioia Tauro. Ebbene, se non si risolve il problema della 'ndrangheta nel porto di Gioia Tauro — lo dico formalmente, in verbale, senza timori — rispetto ad un contenzioso antico tra l'ASI e l'Autorità portuale, nonostante qualche passo avanti, avremo un blocco. Anche se lei ha ottenuto 50 milioni di euro, rispetto ai 100 milioni relativi alla portualità per Gioia Tauro, ci sono centinaia di milioni pregressi che devono essere allocati. Allo stesso modo c'è il problema del rigassificatore e della piastra del freddo, su cui certamente va fatta anche una valutazione complessiva. Allora, tenuto conto del circuito nazionale, Gioia Tauro non vive se non nell'interportualità del nostro paese e in una visione intermodale.

Bisogna ricordare che il Governo Prodi e poi il Governo D'Alema approvarono il ponte sullo stretto di Messina, tant'è vero che l'attuale presidente della giunta regionale della Calabria, che all'epoca era ministro, con molta onestà ha ammesso chiaramente di averlo approvato in Consiglio dei ministri; oggi, però, il ponte non si fa più. Lei ha ottenuto qualche fondo aggiuntivo a seguito della redistribuzione rispetto all'incameramento della società dello stretto verso l'ANAS, ma non si capiscono il ruolo di Ciucci e la valorizzazione delle risorse.

Ricordo che nel 1983 — allora ero sottosegretario ai lavori pubblici — abbiamo dato centinaia di miliardi a società variamente chiamate per lo stretto, società che hanno succhiato fondi preziosi al paese. Vorrei sapere che fine fa tutto questo, anche se è giusto dire chiaramente, come è stato detto da lei, che non vogliamo il ponte sullo stretto.