

Lo stesso discorso vale per la TAV, rispetto alla quale sono tranquilli i Verdi, è tranquillo Pecoraro Scanio, è tranquillo Paolo Cento, è tranquillo il presidente della comunità montana, sono tranquilli i sindaci, perché non si fa; c'è il percorso alternativo Strasburgo-Bratislava, tanto che si sta lavorando in quella direzione. Mi chiedo, saltando il Corridoio 5, quale sarà il ruolo di Gioia Tauro e quale quello di Taranto? Ma si tratta di problemi sui quali possiamo tornare.

Signor ministro, un vecchio parlamentare come me può dare il consiglio di definire i rapporti tra il Ministero delle infrastrutture e il Ministero dei trasporti. Se il Ministero delle infrastrutture vuole occupare anche il posto di Mastella, figuriamoci se non vorrebbe occupare anche il suo! È uno scherzo da ragazzi, visti i confini molto labili. Per esempio, esiste il grave problema connesso con la nomina dei presidenti delle autorità portuali. Lei non può accettare di fare il ministro concessionario di un concedente, che è il Ministero delle infrastrutture! Mi chiedo come possa programmare le infrastrutture per chiedere poi la concessione di porti e aeroporti, come possa limitarsi a controllare quello che fa l'ENAC.

Non sono d'accordo - lo ribadisco ufficialmente - sull'articolo 42, perché abbiamo realizzato una riforma sul trasporto aereo affidando all'ENAC un ruolo importante e indicandola *grosso modo* come *authority*, e non approvo che lei torni indietro. Sono contrario alle gestioni monocratiche, tanto che nella mia vita ho condotto battaglie contro i direttori generali delle ASL, che rappresentano l'avvilimento della democrazia e della civiltà di questo paese. Un direttore generale ASL afferma che dovevamo indicarlo apoliticamente, quando poi è semplicemente espressione di uno, e deve interessarsi di tutto (primari, paramedici, materiale).

Forse presenteremo pochi emendamenti: uno sull'agenzia della sicurezza, uno sull'agenzia relativa al trasporto terrestre e, ovviamente, qualcosa sul ponte sullo stretto di Messina e sulla TAV (o TAC). Ricordo che, una volta, fui ripreso

violentemente dal mio amico Enrico Letta in televisione, perché parlavo di TAV e non di TAC, per cui si aprì una grande disquisizione (alta velocità o alta capacità).

Ritengo esista tutta una problematica su cui, certamente, torneremo per capire se lei stia programmando il futuro di questo paese dal punto di vista delle infrastrutture, cambiando anche le regole e i rapporti tra Ministero e Ferrovie, tra Ministero e ANAS. La programmazione e le convenzioni non si fanno in termini generici, specialmente tra Ministero e impero, perché prevale l'impero economico e non ovviamente i rappresentanti del Governo democraticamente eletto.

PAOLO UGGÈ. Signor ministro, devo esprimere una lamentela, o meglio rappresentare quella che mi pare una grande lacuna nel dibattito riguardante la mobilità delle merci. Possiamo certamente discutere del problema delle infrastrutture, del piano della mobilità, dei problemi dell'Italia, che sono stati in questa Commissione rappresentati da tutti gli intervenuti a seconda delle opinioni, che però hanno evidenziato, evidentemente, la necessità di un intervento approfondito, di una disamina dell'intera questione.

Voglio sottolineare che, senza un piano della logistica, che consenta nei prossimi dieci o quindici anni la realizzazione di quelle infrastrutture sulle quali tanto si sta disquisendo, corriamo il rischio di vanificare tutto il sistema produttivo del nostro paese.

Bisogna comprendere questo, e non escludere completamente il lavoro portato avanti non con una impostazione politica, ma con un'impostazione squisitamente tecnica ed economica dalle forze sociali ed economiche presenti nel paese. Ribadisco che lei, signor ministro, ha un piano dei trasporti e della logistica che è frutto di un lavoro approfondito svolto con il coinvolgimento delle realtà che rappresentano la società economica e produttiva del nostro paese: Confindustria, Confcommercio, Confederazione dell'artigianato, mondo della cooperazione, mondo della spedizione e mondo del trasporto.

Nel quel piano che è stato redatto, del quale lei non fa mai menzione, è indicata una serie di interventi attraverso i quali si danno risposte concrete anche alla necessità della infrastrutturazione del paese, perché le infrastrutture sono lo strumento attraverso cui si realizza la politica dei trasporti, e lei sa che prima si fa la politica dei trasporti, poi si individuano i mezzi attraverso i quali realizzarla.

Questo è anche il motivo per cui abbiamo contestato, all'inizio della legislatura, la decisione in base alla quale nel decreto originario la logistica veniva suddivisa tra il nuovo Ministero delle infrastrutture, il Ministero delle attività produttive e il Ministero dei trasporti. La logistica è infatti una scienza che deve essere in capo al Ministero dei trasporti, non ad altra realtà. Purtroppo, oggi, vediamo le conseguenze delle scelte operate, anche se andiamo a valutare altri aspetti. Se non parliamo di come e con quali tempi nei prossimi anni le merci prodotte in Italia riusciranno ad arrivare sui mercati europei — e lei sa benissimo che i tempi di uscita dall'Italia delle nostre merci oscillano intorno alle due ore, due ore e mezza — senza interventi rischiamo nel 2009 o 2010 di raddoppiare quei tempi. Eppure, signor ministro, a proposito della sua dichiarazione resa in aula circa la volontà di sottoscrivere il protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi, così come viene rappresentato, all'onorevole Brugger lei ha dato assicurazione che intende sottoscrivere il protocollo trasporti esattamente nella sua versione originale.

Lei deve sapere, signor ministro, che tutto il programma infrastrutturale che interessa l'attraversamento delle Alpi e la realizzazione del potenziamento dei valichi alpini, siano essi ferroviari o stradali, sarà sottoposto al vaglio dei sette paesi che hanno sottoscritto la Convenzione delle Alpi, e poi ci domandiamo ancora che senso abbia la discussione sulla TAV! Se non creiamo le condizioni per far uscire rapidamente le nostre merci, non si può pensare di intercettare — e questo il presidente Prodi lo ha ribadito — quelle che

arrivano dal lontano est che, entrando nel Mediterraneo, intravedono nell'Italia (in particolare nella Sicilia) la prima piattaforma logistica; collegare la Sicilia con una infrastruttura stabile risponderebbe proprio a questa logica. Se non riusciamo a comprendere quello che avverrà nei prossimi venti anni e a prevedere gli interventi, rischiamo ovviamente di non dotare il paese delle necessarie infrastrutture.

Vorrei sapere se, quando lei avrà potenziato il porto di Gioia Tauro, apriremo i container o rappresenteremo solo un paese di transito, nonché come pensa potranno uscire dal nostro paese i milioni di container di merci che arriveranno e che ci prefiggiamo di intercettare.

Nel piano della logistica si parla del trasporto combinato e del suo sviluppo. Lei ha sostenuto che vi sono delle risorse destinate all'autotrasporto: desidererei sapere come intenda adoperarle. Se non ricordo male, infatti, gli interventi derivano da protocolli di intesa sottoscritti a Palazzo Chigi, e tendono nella gran parte ad adeguare i costi che gravano sulle imprese nel trasporto nazionale rispetto a quelli che gravano sulle imprese europee nostre concorrenti.

Lei dice che dobbiamo potenziare il trasporto per mare e il trasporto ferroviario, ma ha anche detto che avrebbe brindato il giorno in cui un mezzo pesante si fosse spostato dalla strada al mare. Avete da sei mesi il decreto sulla messa a disposizione di risorse per le autostrade del mare, ma non è mai uscito. Chi ha la competenza o la delega e affronta le tematiche legate alle autostrade del mare non ha ancora identificato le rotte sulle quali intervenire per poter attuare quello che è stato il primo intervento portato avanti a livello comunitario, autorizzato dalla Comunità europea e preso ad esempio da altri paesi. Sono passati sei mesi ed è ancora lì, nonostante fosse definito e approvato dal Consiglio di Stato.

Avete giustamente introdotto nella legge finanziaria la questione della tassa di possesso differenziando la tassa a seconda del tipo del mezzo — euro 0, euro 1 — ma non so se siano stati valutati gli effetti

sulle regioni, giacché quelle tasse sono di competenza regionale. Credo che sarebbe stato meglio estendere anche ai mezzi pesanti una penalizzazione, moltiplicando per sei la tassa di possesso per i veicoli inquinanti (gli euro 0, gli euro 1), e prevedendo l'esclusione per i veicoli euro 4, euro 5, come è stato fatto in Germania e in altri paesi della Comunità europea.

Dovrò presentare un emendamento in tal senso, ma mi sorprende che lei, che segue con molta attenzione questo aspetto, e il Governo così attento alla questione ambientale non abbiano esteso ai mezzi pesanti la misura introdotta per le autovetture, come è già accaduto per altre misure quali la riduzione, relativa al servizio sanitario nazionale, per i mezzi pesanti, che è legata al tipo di mezzo (se è euro 0 non gode di nessuna riduzione, se euro 1 al 50 per cento).

Anche per le riduzioni sui pedaggi autostradali è stato adottato lo stesso sistema. Sulla tassa di possesso si può fare una grande opera di incentivazione per la riduzione del parco, ma si deve anche tenere conto delle ripercussioni a livello regionale.

In ogni caso, il trasporto combinato si sviluppa solo potenziando i controlli sui mezzi stradali, che non costano niente, attuano la legge esistente e producono immediatamente un risultato. Quando venne introdotta la patente a punti, secondo i dati CEMAT e i dati delle compagnie marittime, abbiamo avuto un incremento del 20 per cento del coefficiente di riempimento delle navi e un aumento del fatturato sul trasporto ferroviario, che è balzato dall'8 al 12 per cento. Ciò si è verificato perché negli operatori era scattata la paura dei controlli da parte dei soggetti autorizzati a svolgere questa attività.

Nei protocolli di intesa sottoscritti a Palazzo Chigi è prevista, con un impegno del ministro dell'interno, l'istituzione di pattuglie miste dedicate al controllo dei mezzi pesanti. Quindi, ministro, la riforma di liberalizzazione dell'autotrasporto, che si regge sul principio dei controlli, intervenendo in questa direzione, può automa-

ticamente creare le condizioni affinché l'impresa di trasporto scelga altre modalità rispetto al trasporto stradale.

Ma in quello che è stato detto e in quanto è contenuto nella finanziaria mi pare di non cogliere questa attenzione nei riguardi di una questione che non deve essere vista come propria dell'autotrasporto, ma come legata allo sviluppo e alla competitività dell'economia del paese.

Infine, non ho trovato menzione della legge n. 454 del 1997, che produce residui di circa 50 milioni di euro all'anno per il 2006, 2007, 2008, 2009. Tali risorse devono essere messe a disposizione di quel fondo che è stato istituito e che doveva aiutare le imprese a raggrupparsi e trasformarsi in operatori di logistica. Quei fondi devono essere finalizzati a questo, e, con gli operatori del settore, devono essere realizzate le condizioni perché le nostre piccole imprese possano crescere e partecipare alle sfide sui mercati europei, creando così una migliore risposta alle aspettative del sistema produttivo.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MICHELE POMPEO META

SILVIA VELO. Farò due rapide considerazioni, dal momento che gli interventi numerosi e le domande circostanziate che hanno posto i colleghi hanno toccato tutti gli argomenti complessi che riguardano il Ministero dei trasporti.

La prima riguarda i provvedimenti contenuti nella legge finanziaria sulle autorità portuali. A nostro avviso, dotare le autorità portuali di autonomia finanziaria è una scelta importantissima, sulla quale c'era una grande attesa. Esprimo il mio apprezzamento, quindi, per questo provvedimento e per le altre decisioni — già trattate dal ministro Bianchi, e sulle quali hanno relazionato i colleghi — che riguardano gli interventi per lo sviluppo della portualità nel nostro paese.

Esistono, però, alcune questioni assai rilevanti, e di immediata possibile risoluzione, che vanno analizzate. Si è parlato delle nomine e della necessità di accordi

con i territori. Mi risulta ci siano già accordi, quindi sollecitiamo il Governo a fare le nomine poiché ci sono situazioni, come quella del porto di Livorno, che vedono commissariamenti protratti per più di quattro anni e che necessitano di risposte immediate, proprio per dare seguito alle politiche che il Ministero sta promuovendo.

L'onorevole Uggè è già intervenuto ampiamente sul tema dell'autotrasporto, un settore in seria difficoltà, che ha visto una riforma significativa nella precedente legislatura. Riforma che, oggi, è al vaglio delle associazioni di categoria, con posizioni non identiche e che derivano da quelle assunte nei confronti della riforma stessa nella precedente legislatura.

Mi risulta sia stato proclamato un blocco di cinque giorni dell'autotrasporto per fine ottobre. Vorrei sapere quale sia lo stato delle trattative e sollecito il Governo a trovare strumenti di confronto e occasioni per evitare un blocco che sarebbe pesante per l'economia del paese e che interessa un settore oggettivamente in difficoltà (i costi dei carburanti, la concorrenza dei trasportatori di paesi dell'est Europa, ed altro). Credo che questo sia un tema su cui sarebbe bene prendere un'iniziativa, anche politica.

MARIO LOVELLI. Signor ministro, penso che lei abbia già avuto un quadro di richieste e di domande che la impegnerà per tutta la legislatura, della quale non voglio allungare la durata. Mi bastano i prossimi cinque anni e mi basta, soprattutto, che in questo periodo il Governo dell'Unione attui il programma che si è dato e parta da questa finanziaria per dare attuazione agli indirizzi di fondo di quel programma.

Da questo punto di vista, nella sostanza, condivido le linee programmatiche che lei ha esposto a questa Commissione, sia nell'audizione del 27 giugno sia nella riunione della scorsa settimana. Ciò che vorrei suggerire — e l'esame della finanziaria ci consentirà di scendere nel dettaglio, durante le prossime sedute dedicate proprio a questo —, è di passare ad una

fase di concretezza maggiore rispetto agli enunciati generali. Mi riferisco, soprattutto, alle indicazioni che lei ha dato rispetto alla politica di programmazione e pianificazione, quando ha parlato di riscrittura di un piano nazionale della mobilità (punto sul quale conveniamo). Non dobbiamo, però, dimenticarci che abbiamo un piano nazionale dei trasporti approvato nel 2001, base importante su cui ragionare.

Il collega Uggè ha ricordato il piano della logistica, che non ha avuto un passaggio parlamentare. È stato un piano approvato dal CIPE a seguito del lavoro della Consulta nazionale che esisteva nel precedente quinquennio. Trovo che esso sia troppo sbilanciato sul versante dell'autotrasporto per definirsi generale. Però, naturalmente, è necessario che il lavoro svolto fino ad ora venga tenuto in considerazione.

Ho l'impressione che sulla programmazione e sulla scelta delle priorità il Governo, insieme al Parlamento, dovrà compiere lo sforzo maggiore, quindi tratterò gli articoli 134 e 135 della legge finanziaria, che riguardano lo sviluppo del sistema alta velocità/alta capacità e il finanziamento delle opere di preminente interesse nazionale.

Certamente su questi due articoli e sulle priorità che ne conseguono si concentra la capacità del Governo di predisporre un piano credibile e attuabile per l'infrastrutturazione del paese. Per cui su questo le chiederei un approfondimento, eventualmente da farsi anche in un'altra occasione. Del resto, la questione non si riferisce soltanto al problema della Torino-Lione che prima è stato evocato, e sul quale, mi pare evidente, bisognerà entro l'anno sciogliere i nodi presenti. Ma si riferisce, da una parte, ad esempio, alla questione del terzo valico del Giovi, che nella logica dei Corridoi europei è un'opera che ha una importanza evidente, e dall'altra alle scelte logistiche relative alla destinazione degli investimenti. In base a questo, infatti, si creano possibili indirizzi di sviluppo del paese su cui dobbiamo concentrare l'azione di Governo

dei prossimi anni. Su questo le chiederei una risposta fin da oggi, anche se, in ogni caso, sarà utile approfondire la questione nel corso della discussione dei temi della finanziaria.

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

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. Grazie, presidente. È una replica un po' difficile per la vastità degli argomenti trattati. Tenterò di riprendere le questioni sollevate e di fare alcune valutazioni di carattere più generale sulla politica dei trasporti.

In premessa, vorrei fare una sottolineatura. L'onorevole Floresta, che in questo momento non è presente, riteneva fosse limitativa una discussione riguardante solo la finanziaria. Non sono venuto in Commissione solo per discutere della finanziaria, ma la volta scorsa mi era parso utile parlare di questo argomento, in quanto ciò significava mettere in evidenza se e in che misura erano state rese disponibili risorse per gli interventi che intendevamo fare e che avevo annunciato nella precedente seduta.

Peraltro, ho detto e confermo che considero questo rapporto con la Commissione trasporti della Camera, come anche con la Commissione del Senato, essenziale per il lavoro che stiamo portando avanti. Sarà mia cura, se la Commissione lo riterrà opportuno, venire qui non solo ogni volta che riterrete di chiamarmi, ma ogni volta che vi sarà una qualche materia su cui dibattere in questa sede, affinché il confronto possa rappresentare un arricchimento per noi e un'apertura per i successivi passaggi parlamentari che si richiederanno.

Rispondo puntualmente all'onorevole Attili che ha rilevato la mancanza di due provvedimenti per la formazione professionale e per l'avviamento al lavoro. Abbiamo chiesto che tali provvedimenti venissero introdotti nella finanziaria, ma, purtroppo così non è stato. Ci proponiamo, quindi, di concordare e presentare alcuni emendamenti alla legge finanziaria

in tal senso, perché riteniamo che occorra affrontare questi due aspetti essenziali per il mondo della portualità.

L'altro punto che l'onorevole Attili ha toccato è quello delle autorità portuali. Mi sembra di capire che il provvedimento che dà autonomia finanziaria sia stato considerato positivamente. Esso è stato oggetto di un'indicazione precisa che ritroviamo nella finanziaria: a fronte dell'assoluta autonomia gestionale si lascia nelle prerogative del Ministero dei trasporti la possibilità di regolamentare, indirizzare e verificare i programmi delle autorità portuali. Ciò fa riferimento, in particolare, al numero delle autorità, all'opportunità che se ne istituiscano altre, o all'introduzione di nuove forme di aggregazione. È un tema che abbiamo aperto e che, per quanto mi riguarda, abbiamo posto in termini di ricerca di aggregazioni possibili. Siamo contrari, infatti, a generare una proliferazione di autorità portuali autonome riferite a singoli ambiti portuali, autorità che, a volte, non hanno la consistenza adeguata per dar luogo a quella massa critica — credo sia evidente a tutti — indispensabile ad attuare quanto voluto nel campo della logistica, dell'intermodalità, della costa, delle autostrade del mare, e così via. In alcune situazioni ho già verificato una volontà delle autorità portuali di realizzare queste forme di aggregazione.

CARLO CICCIOLOI. Aggregazione anche su quelli che sono stati definiti i « grandi porti » ?

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. Questo era l'altro versante della domanda a cui rispondo subito. Si è creata una sorta di contrapposizione nella discussione, che vorrei ricondurre *ad unicum*, tra la politica dei porti considerati di *transshipment* e il resto. C'è un provvedimento particolare nella legge finanziaria che riguarda i *transshipment*, che, tra l'altro, non vengono nominati se non per quanto riguarda Gioia Tauro e solo per dire che c'è una riserva del 50 per cento delle risorse complessive.

Si dice, invece, che il Ministero dei trasporti stabilirà un criterio di classificazione dei porti nazionali ritenuti idonei a svolgere *transshipment*. Contemporaneamente, « l'altra politica » che si fa sostanzialmente con le autorità portuali e che riguarda i porti « storici » di questo paese è un tutt'uno con la precedente. Non sono due cose diverse come hanno lamentato fortemente a Genova, dove mi recherò sabato prossimo e cercherò di spiegare che questa non è una contrapposizione, ma è la volontà di creare un sistema portuale nazionale, in analogia con quello che stiamo cercando di fare per il sistema aeroportuale, e che consente di mettere in gioco il sistema e non le singole parti.

Per quanto riguarda la questione specifica relativa alle nomine delle autorità portuali, voglio ricordare che abbiamo già fatto tre nomine (Livorno, Trieste e Bari) e che siamo in procinto di concludere quelle per Taranto e per Civitavecchia. Le tre nomine sono state già trasmesse al Presidente della Camera e al Presidente del Senato, la prima il 1° agosto, la seconda il 5 settembre e la terza il 4 settembre.

CARLO CICCIOLI. È un caso, ma erano le uniche autorità portuali non orientate politicamente.

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. C'erano cinque commissariamenti, e sto cercando di risolverli. Tre nomine sono state già fatte e le due rimanenti sono quelle che ho appena citato.

Su tali nomine vi è stata la richiesta - non voglio eludere il problema sollevato dall'onorevole Tassone - di una verifica di competenza del Ministero delle infrastrutture. Le nomine sono di competenza del Ministero dei trasporti, come è a tutti chiaro, ma il ministro delle infrastrutture ha chiesto, di verificare se si debbano concertare con lui. Per quanto mi riguarda ritengo di no, per la semplice ragione che sullo stesso provvedimento...

MARIO TASSONE. È un problema di casellario...

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. Ritengo che, sullo stesso provvedimento, non possano essere previste due concertazioni, una con un ministro e una con il presidente della regione. Può esistere una sola concertazione: si deciderà poi quale, tramite un'intesa o con una formula qualsiasi.

Abbiamo anche avviato la procedura di richiesta delle terne per il porto di Brindisi. Quindi, mi pare che su questa strada stiamo procedendo abbastanza celermente.

Vengo adesso alla questione dell'ENAC, che è stata più volte sollevata e in merito alla quale ci siamo mossi attivamente, in direzione di quello che è poi diventato l'articolo 57, che consente all'ENAC il rafforzamento del proprio personale con l'assunzione di un certo numero - credo un centinaio - di controllori, prevalentemente ingegneri. Nulla abbiamo fatto per l'articolo 42 che, come ho già detto, confesso di aver scoperto soltanto in un secondo momento. In tale articolo, infatti, non si cita l'ENAC, ma si parla di una tipologia all'interno della quale sicuramente ricade anche l'ENAC.

MARIO TASSONE. Vi ricadono duecento enti!

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. Ho già parlato di questo con l'ENAC. La prossima settimana abbiamo un incontro, che avevamo comunque messo in calendario. Credo che una certa rivisitazione dei compiti dell'ente vada fatta. Ad esempio, in relazione ai rapporti tra quest'ultima e il Ministero, ossia tra un ente che ha il compito di effettuare controlli e uno che ha il compito di vigilare su questi controlli. Attualmente non c'è sufficiente chiarezza ed il rapporto non riesce ad essere virtuoso.

In quell'occasione, discuteremo anche - come il presidente mi chiesto - dell'opportunità o meno di trasformare gli organi di gestione dell'ENAC. Dal canto mio, sono aperto ad ogni soluzione su questa problematica. Inoltre, in un secondo momento, discuteremo nuovamente per deci-

dere se sia il caso di prevedere una deroga per l'ente nazionale dell'aviazione civile.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, potrei riassumere moltissime delle questioni che sono state sollevate: in particolare, mi riferisco ad Alitalia. Tuttavia, se possibile, vi chiederei di tornare su questo argomento dopo il 10 ottobre, perché da circa dieci giorni a questa parte, il Governo ha preso una direzione nuova, rispetto a quella assunta nei mesi scorsi. Vale a dire che si è deciso, intanto, di rimettere nelle mani del Presidente del Consiglio la formulazione di un piano complessivo e delle linee programmatiche per il trasporto aereo e per Alitalia, vista come una parte costitutiva del discorso sul trasporto aereo. Questo significa non pensare all'Alitalia come ad un'azienda, che ha come socio, al 49 per cento, il Ministero dell'economia, ma considerarla come una delle componenti del sistema di trasporto aereo nazionale.

Questa sostanziale novità porterà il Consiglio dei ministri a presentare, il giorno 10, le linee guida per il trasporto aereo e per il vettore Alitalia. Siccome si sta lavorando intensamente alla messa a punto di questo documento — molto asciutto e scarno, ma che indica proprio le scelte di fondo che il Governo intende seguire in materia di trasporto aereo —, direi che forse è più opportuno rinviare questa discussione dopo quella data. Peraltro, in quel momento, sarò in grado di riferire sia i contenuti del documento sia circa la condivisione che su di esso si è manifestata, soprattutto da parte del Presidente del Consiglio. Anche per rispondere ad una richiesta che ci è stata rivolta, per un periodo di tre mesi, da qui alla fine dell'anno, il Governo aprirà una discussione con tutti i soggetti interessati al trasporto aereo (dai vettori alle società di gestione, dai sindacati agli operatori) e con le istituzioni. In proposito, ricordo, ad esempio, l'insistenza della regione Lombardia a discutere il problema della scelta dell'*hub* nazionale o degli *hub* nazionali, come Malpensa e Fiumicino.

Comunico la mia disponibilità al presidente di tornare in questa sede subito

dopo quella data per discutere esattamente di trasporto aereo. Argomento, questo, sul quale il Governo e il Ministero dei trasporti in particolare, hanno molte cose da dire.

Per quanto riguarda la questione del ponte sullo stretto, mi è stato attribuito qualcosa di cui non vorrei prendermi né il merito né il demerito. Non sono stato io a fare scelte sul ponte. Ho una mia posizione che deriva da una lunghissima trattazione del tema che risale alla fine degli anni settanta, quando ho cominciato ad occuparmi del sistema dei collegamenti tra la Sicilia e il continente e quindi, inevitabilmente, del ponte. Ho maturato dei convincimenti e li ho espressi in più sedi (ho anche scritto sul tema), ma tutto questo non conta se non per come si è formata la mia personale valutazione sull'argomento. Il discorso è un altro. L'Unione aveva presentato una sua posizione molto precisa nei confronti di questa opera, sostenendo che non la considerava prioritaria e che, quindi, non apparteneva ai suoi programmi di intervento nel corso della legislatura. Questo convincimento è stato, semplicemente, ribadito con un atto molto più preciso di quanto è stato detto. Vorrei citarlo perché nel decreto-legge allegato alla legge finanziaria c'è un articolo che riguarda esattamente questo punto e che, quindi, è già in vigore (a differenza di tutto il resto che è nel disegno di legge). L'opera non si realizzerà e i fondi destinati, da parte di Fintecna, al ponte sullo stretto — quindi il « tesoretto » che era nelle casse di Fintecna — vengono indirizzati alla realizzazione di opere infrastrutturali e di difesa del suolo in Calabria e in Sicilia.

Su questo secondo aspetto mi sono speso molto perché, ad un certo punto, mi era parso che un semplice « no », lasciando le cose invariate, rischiava di far sparire i fondi (per esempio, nelle casse dell'ANAS), di cui non avremmo avuto più traccia. In questo modo, invece, abbiamo la certezza che i fondi saranno destinati a opere da realizzare in Sicilia e Calabria. Infatti, secondo l'articolo 14, comma 2 del decreto-legge, le risorse finanziarie inerenti agli

impegni assunti da Fintecna Spa nei confronti di Stretto di Messina Spa, al fine della realizzazione del collegamento stabile fra Sicilia e continente, una volta trasferite ad altra società controllata dallo Stato, sono attribuite al Ministero dell'economia e delle finanze in apposito capitolo di spesa denominato «Interventi per la realizzazione di opere infrastrutturali e di tutela dell'ambiente e di difesa del suolo in Sicilia e in Calabria», il cui utilizzo è stabilito con decreto del ministro delle infrastrutture, di concerto con il ministro dell'economia, la regione Sicilia e la regione Calabria.

L'aspetto che mi premeva, al di là del fatto che l'opera comunque non si sarebbe realizzata, era che questi fondi rimanessero destinati esattamente alle infrastrutture nel sud (ad esempio la Salerno-Reggio Calabria, ferrovia e strada). L'alta velocità, con le caratteristiche tecniche con cui è stata realizzata o si sta finendo di realizzare per la Milano-Napoli, non si potrà fare in Calabria. L'ordine di grandezza di quell'opera con quelle caratteristiche tecniche è di 25 miliardi di euro, un costo insostenibile.

MARIO TASSONE. L'aveva già detto Moretti un anno fa.

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. Si può, però, realizzare un'opera che, con una spesa di 4, 5 o 6 miliardi di euro, abbia caratteristiche tali da consentire di andare da Reggio Calabria a Roma in quattro ore e mezza, da Paola a Roma in tre ore. Per ogni cittadino calabrese potrebbe essere motivo di grande festa.

Per la Sicilia penso, in particolare, alla ferrovia Messina-Catania-Palermo, un'opera infrastrutturale fondamentale, secondo me, nel quadro complessivo dei trasporti di quella regione.

Per quanto riguarda la TAV e il Corridoio 5 (in questo modo tocco tutte le questioni delicate), dico due cose. Il mio punto di vista in materia non è decisivo, in quanto si tratta di un'opera in corso di realizzazione e quindi compete strettamente al ministro delle infrastrutture.

Rientra chiaramente, però, in un quadro di politica dei trasporti. Ed è mio parere che se la linea dell'alta velocità, anziché passare attraverso il nostro territorio, da Torino fino al confine con la Slovenia, dovesse passare sopra le Alpi, ne deriverebbe un danno gravissimo, di scollegamento col sistema delle grandi infrastrutture transnazionali con le quali siamo collegati attraverso il Corridoio 1, il Corridoio 5 e, con caratteristiche diverse, anche col Corridoio 8.

Credo, dunque, che quest'opera si debba fare. La situazione, in questo momento, si sta sviluppando su due binari paralleli: uno è quello della riattivazione della conferenza di servizi (dovuta al fatto che è stata ricondotta alla procedura normale anche la valutazione di impatto ambientale), che si è già riunita una prima volta e andrà avanti con i suoi lavori. Parallelamente è stato attivato l'osservatorio (per il quale è stato nominato un commissario) che ha il compito di smussare quegli spigoli che si sono determinati e che hanno creato la situazione di stallo generatasi, come sappiamo, lo scorso anno. Ho incontrato ieri l'architetto Virano, il quale mi ha detto che questa azione sta procedendo in maniera positiva; quindi, mi auguro che nel giro di poco tempo si possa arrivare ad una progettazione - l'ho detto in altre sedi - esemplare. Per ogni opera, per quanto difficile e in un contesto particolare dal punto di vista morfologico e ambientale, è sempre possibile trovare il modo di progettare e realizzarla in maniera tale da assicurare le condizioni di compatibilità sia ambientale sia sociale (il problema è stato più sociale che ambientale in queste aree). I prossimi mesi ci diranno se questo è vero.

Sul trasporto pubblico locale, devo ammettere, innanzitutto, l'esistenza di un « buco » nella finanziaria. Non si tratta, certo, di una dimenticanza, perché avevamo ben messo in evidenza il problema del rinnovo contrattuale, per il quale vi era l'esigenza minima di 120 milioni di euro, che ad un certo punto era parso fossero disponibili. Io stesso avevo ricordato in Consiglio dei ministri questa

somma, che sostanzialmente è stata ridotta alla metà, 60 milioni di euro se interpretiamo (ma bisogna verificare) l'articolo 183 in un certo modo; altrimenti, è stata totalmente tagliata. È un problema che bisogna assolutamente risolvere. La tesi secondo cui questi soldi vanno reperiti all'interno del trasferimento complessivo, che è stato operato, non regge, visto che gli enti preposti sono già abbastanza preoccupati per conto loro della situazione. Queste risorse, quindi, vanno riprese e rimesse al posto loro. Proporrò che si presenti un emendamento elaborato su proposta governativa (vedremo poi in quale forma).

Cento milioni di euro sono pochi, come è stato osservato, per il rinnovo del parco dei mezzi pubblici. Comunque, si tenga conto che, siccome si tratta di contributi nella misura massima del 75 per cento, c'è un moltiplicatore. Quindi, la somma reale è più grande di cento milioni di euro.

Circa la Tirrenia, che assicura i collegamenti con le isole minori, è stato fatto notare che non si capisce quale è l'articolo di riferimento. Se volete, vi posso mostrare di quale articolo si tratta e qual è la relativa tabella. Ci sono, effettivamente, i seguenti fondi: 30 milioni di euro per il 2006, 70 milioni di euro per il 2007 e 70 milioni di euro per il 2008. Adesso, stiamo cercando di dare attuazione alle previsioni per l'anno 2006, per il quale vi è ancora qualche piccolo problema. Il problema reale è un altro: occorre capire che cosa vogliamo fare di Tirrenia quando, alla scadenza del 31 dicembre 2008, quel tipo di regime dovrà finire per disposizione della Comunità europea.

Siamo già d'accordo con Alitalia sull'insediamento di un tavolo per discutere questo tema che ne evoca un altro, qui richiamato in vari interventi: mi riferisco alle privatizzazioni, alle liberalizzazioni *et similia*. La mia impressione è che in questi anni si sia fatta, intanto, un po' di confusione fra liberalizzazione e privatizzazione. Liberalizzare significa creare le condizioni affinché vi sia libera concorrenza in un mercato riferito, ad esempio, all'esercizio di un certo servizio.

Altro è decidere che una compagnia, prima totalmente o prevalentemente nelle mani dello Stato, debba diventare privata. All'interno di questo c'è da fare il distinguo, operato in precedenza anche dall'onorevole Attili, tra autonomia gestionale e possesso dei beni, che è un'altra cosa ancora.

Nel caso di Tirrenia, un caso abbastanza delicato perché le condizioni della compagnia non sono del tutto floride, bisognerà vedere se lo Stato intenda, nel momento in cui si aprirà il processo liberalizzativo (dunque al massimo entro il 31 dicembre 2008), fare in modo che la compagnia stia sul mercato in condizioni tali da poter partecipare credibilmente al processo che ne determinerà la liberalizzazione, ossia partecipare alle gare che si indurranno per l'affidamento delle linee. Questo è un discorso che avvieremo subito, e richiederà del tempo, perché significa ridisegnare il futuro di Tirrenia.

Per quanto riguarda il tema dei licenziamenti, sollevato in due interventi, il neo amministratore delegato, ingegner Moretti, ha già fatto presente in più occasioni - credo che l'abbia ripetuto proprio ieri anche alle organizzazioni dei sindacati - che è sua intenzione procedere alla riassunzione delle quattro persone che erano state licenziate, nonché alla dismissione dell'impianto VACMA, che è ormai superato da altri sistemi di sicurezza che si stanno, man mano, installando sulla rete ferroviaria. Tra l'altro, uno degli interventi che abbiamo richiesto per il trasporto pubblico locale riguarda proprio la possibilità di utilizzare questi sistemi di sicurezza anche sulle reti locali, e non solo sulle reti a grande percorrenza, di cui ha la pertinenza Ferrovie.

Il piano generale dei trasporti e della logistica del 2001, come ho avuto modo già di dire più volte, è l'elemento fondante del lavoro che stiamo svolgendo. Nelle linee guida del piano, che presenteremo entro l'anno, il capitolo 1 sarà proprio dedicato a questo aspetto centrale del piano generale, sia perché facendo programmazione si evita di dimenticare quello che c'era

prima (proprio per una questione di metodologia consolidata), sia perché in realtà abbiamo ben visto che al suo interno vi sono molte indicazioni che non possiamo che confermare.

Resta il fatto che un piano di logistica di cinque anni fa, con la velocità delle trasformazioni che si sono verificate e che sono in corso in questo campo, richiede comunque un aggiornamento, anche perché alcuni aspetti, nel rispetto ad esempio delle normative europee, vanno probabilmente integrati e modificati.

Comunque, intendiamo allargare il tema a quello più generale della mobilità con riguardo anche alle persone. Il piano generale trasporti e logistica del 2001 evocava maggiormente l'aspetto del trasporto delle merci. Il trasporto delle merci è essenziale dal punto di vista della produttività, ma il trasporto dei passeggeri non è, certamente, un discorso secondario. È un aspetto che nessuno ha richiamato stamattina, ed è un peccato perché aver ottenuto un sostegno per il piano dei pendolari è, per noi, un punto fondamentale. Si tratta di 17-18 milioni di persone che pendolano quotidianamente in condizioni estremamente precarie (soprattutto quando usano il mezzo ferroviario ma, in parte, anche quando usano l'autobus) per le quali abbiamo ottenuto un finanziamento. Intendiamo, però, sviluppare anche una politica, in accordo con Trenitalia, per migliorare la qualità del servizio. I passeggeri chiedono, infatti, solo due cose quando prendono un treno la mattina per andare a lavorare: che il treno sia pulito e confortevole e che arrivi in orario. Il primo obiettivo si ottiene comprando treni nuovi o cercando di migliorare quelli già esistenti. Il secondo, si ottiene attraverso un discorso sull'orario, sulla maniera di far muovere i treni, che in questi anni, secondo me, non ha rappresentato il pregio maggiore di Trenitalia.

Sulla sicurezza a Gioia Tauro...

MARIO TASSONE. Non era una domanda rivolta a lei.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARCO BELTRANDI

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. Quello che posso dire è che nello stesso articolo che finanzia gli *hub* ed indica la riserva per Gioia Tauro, è prevista l'istituzione di un apposito comitato interministeriale, di cui fa parte anche il Ministero dell'interno (per la questione della sicurezza). A Gioia Tauro c'è un problema particolarissimo derivante dalla situazione ambientale.

L'onorevole Tassone ha anche richiamato la proposta — che verrà avanzata e che considero assolutamente encomiabile — dell'agenzia dei trasporti. Noi l'abbiamo proposta in finanziaria e non è rientrata perché è stato fatto notare che c'erano altre sei proposte di altrettante agenzie (una credo che fosse quella della sicurezza) e quindi si prevedeva un pacchetto complessivo. Crediamo fortemente nell'agenzia dei trasporti anche perché, secondo noi, aumenterebbe l'efficienza del servizio dato e soprattutto eviterebbe l'appesantimento enorme che in questo momento caratterizza il Ministero gravato dall'apparato delle motorizzazioni, composto da 5 mila persone le quali verrebbero ad assumere un altro *status* in relazione al servizio che deve essere erogato.

Riguardo ai rapporti fra il Ministero e le Ferrovie non voglio eludere i problemi esistenti, però debbo chiarire che le Ferrovie sono una società per azioni posseduta al 100 per cento da capitale pubblico e che fa riferimento al Ministero dell'economia. Ferrovie presenta i programmi in autonomia. Noi abbiamo con l'ente due rapporti, uno su un contratto di programma per RFI ed uno per Trenitalia. Quello per Trenitalia è di competenza del Ministero dei trasporti, al quale quindi spetta svolgere la vigilanza. Quando si tratta di discutere sui programmi, è necessaria anche la presenza dell'amministratore delegato con il quale, peraltro, c'è uno splendido rapporto: credo che riusciremo a costruire insieme una politica del trasporto ferroviario in

Italia. Immagino che sarà ascoltato dalla Commissione e mi piacerebbe essere presente, anche se, pur se in coerenza con la politica dei trasporti, deve avere autonomia nelle scelte.

Quello dell'autotrasporto mi sembra un tema fondamentale. Ci sono dei fondi, anche consistenti: esattamente 640 milioni, di cui 120 erano già disponibili nel 2006 e 520 nel 2007. Il problema, quindi, non è la disponibilità di risorse, anche se non bastano mai. Il problema è quello — evocato dall'onorevole Uggè — della rivisitazione del ruolo dell'autotrasporto anche in relazione alla riforma approvata. C'è motivo di pensare, infatti, che il settore non sia del tutto soddisfatto, visto che ha programmato uno sciopero per il 30 di ottobre. Proporrò a breve (entro la prossima settimana) a tutti i soggetti interessati, un tavolo per discutere dei problemi dell'autotrasporto, compresa la riforma del settore o la sua rivisitazione. Abbiamo la convinzione che tutti i discorsi sull'argomento siano collegati alla piena consapevolezza che il trasporto merci via strada occupa ancora, credo, l'85 per cento del totale. Il nostro intento di modificare queste quote non può fare ombra al fatto che avremo, e per chissà quanti decenni ancora, il trasporto su strada come perno centrale. Pertanto, ce ne vogliamo interessare appieno. Abbiamo già ascoltato alcune organizzazioni di autotrasportatori e proporremo una data (fra il 10 e il 20 di questo mese) per verificare se sia possibile, a partire dallo sciopero che è stato programmato per il 30, intraprendere assieme un percorso per discutere e trovare soluzioni per i problemi dell'autotrasporto.

Preciso che non stiamo firmando *sic et simpliciter* la Convenzione delle Alpi: è stata discussa nei giorni scorsi a Bruxelles — la prossima settimana si riunirà il Consiglio dei ministri — una serie di modifiche che avevamo chiesto e che avevano impedito, fino a maggio, di firmare la suddetta Convenzione. Mi pare di aver capito (da quello che mi è stato detto) che

le clausole sono state accettate, quindi firmeremo il documento con le modifiche migliorative richieste.

Per quanto riguarda il controllo, siamo perfettamente d'accordo che si tratti di una delle questioni principali che dovremo affrontare parlando di revisione dell'autotrasporto. È un discorso che dobbiamo affrontare con il Ministero dell'interno, al quale compete mobilitare le risorse. Credo, però, che anche noi possiamo fare qualcosa, sotto forma di informazione e formazione sul tema.

PAOLO UGGÈ. Una parte delle risorse è stata destinata proprio ad operazioni di sicurezza. È stato così che il comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori ha finanziato l'acquisto dei centri di revisione mobili, che fanno i controlli e vanno anche economicamente in aiuto al Ministero dell'interno.

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Ministro, vorrei aggiungere due osservazioni — non necessariamente oggi — riguardanti l'*Assoclearance* e l'agenzia per la sicurezza.

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda l'*Assoclearance*, non devo aggiungere nulla a quello che lei ha detto. Infatti, da quando mi sono accorto della sua esistenza in vita, ho rilevato l'anomalia. Probabilmente, il concetto di assegnazione dello *slot*, qualche anno fa non era così vitale come oggi. Tuttavia, attualmente, si fa politica del trasporto aereo, in maniera sostanziale, attraverso questo sistema. Però, non mi pare corretto che esso venga attuato in completa autonomia. Abbiamo già affrontato il problema e la mia idea è che esso vada ricondotto, in qualche modo, nel controllo dell'ENAC o direttamente del Ministero. Ad ogni modo, non possiamo appaltarlo ad un altro soggetto, ad un operatore privato che decide per conto suo. Questo mi sembrerebbe veramente assurdo.

Infine, se non sbaglio, lei ha parlato dell'agenzia per la sicurezza del trasporto.

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Mi riferivo all'agenzia per la sicurezza del trasporto aereo. Anche se non dipende da lei formalmente, ma dalla Presidenza del Consiglio, credo valga la pena di dedicare un ulteriore momento di attenzione a questo argomento. Infatti, si è creata una struttura che vigila sulle sue funzioni, ma che dipende dalla Presidenza del Consiglio. È una situazione molto strana e anche critica dal punto di vista del lavoro che può svolgere, un lavoro di grande importanza. Esiste un problema di risorse ed il rischio che sia un ente che mantiene se stesso. La prego, quindi di prestare particolare attenzione a questo aspetto.

MARIO LOVELLI. Ministro, dato che parlando di TAV, di TAC e di Corridoi europei, non ha fatto riferimento al Corridoio 24, Genova-Rotterdam, e al terzo valico del Giovi, le chiedo se possa dire qualcosa in proposito.

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. Sono stato reticente di proposito. Mi lasci il tempo di verificare, con il nuovo amministratore delle ferrovie, perché so che c'è un'opinione molto controversa su questo argomento. Verrò preparato la prossima volta.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro e i colleghi che hanno partecipato all'incontro. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 2 novembre 2006.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

