

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

17.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 OTTOBRE 2007

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MARCO BELTRANDI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Carra Enzo (Ulivo)	5
Beltrandi Marco, <i>Presidente</i>	3	Ciccioli Carlo (AN)	10
Audizione del Ministro delle infrastrutture,		Di Pietro Antonio, <i>Ministro delle infrastrutture</i>	3, 17, 21, 22, 23, 24
Antonio Di Pietro, e del Ministro dei		Lovelli Mario (Ulivo)	11, 23, 24
trasporti, Alessandro Bianchi, sullo		Moffa Silvano (AN)	8
schema di contratto di programma 2007-		Olivieri Sergio (RC-SE)	5, 14, 15
2011 tra il Ministero delle infrastrutture e		Pedrini Egidio Enrico (IdV)	21, 23
Rete ferroviaria italiana spa (ai sensi del-		Rotondo Antonio (SDpSE)	12
l'articolo 143, comma 2, del regolamento):		Sanza Angelo (FI)	6, 14, 17
Beltrandi Marco, <i>Presidente</i>	3, 4, 5, 14 15, 23, 24	Tassone Mario (UDC)	4, 10, 15, 16
Barbi Mario (Ulivo)	14	Velo Silvia (Ulivo)	7
Bianchi Alessandro, <i>Ministro dei trasporti</i> .	4, 15, 17	Zanetta Valter (FI)	6
Campa Cesare (FI)	22		

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: L'Ulivo: Ulivo; Forza Italia: FI; Alleanza Nazionale: AN; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; UDC (Unione dei Democratici Cristiani e dei Democratici di Centro): UDC; Lega Nord Padania: LNP; Sinistra Democratica. Per il Socialismo europeo: SDpSE; Italia dei Valori: IdV; La Rosa nel Pugno: RosanelPugno; Comunisti Italiani: Com.It; Verdi: Verdi; Popolari-Udeur: Pop-Udeur; DCA-Democrazia Cristiana per le Autonomie-Partito Socialista-Nuovo PSI: DCA-NPSI; Misto: Misto; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA; Misto-Repubblicani, Liberali, Riformatori: Misto-RLR; Misto-La Destra: Misto-Destra.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARCO BELTRANDI

La seduta comincia alle 9,15.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

(Così rimane stabilito).

Audizione del Ministro delle infrastrutture, Antonio Di Pietro, e del Ministro dei trasporti, Alessandro Bianchi, sullo schema di contratto di programma 2007-2011 tra il Ministero delle infrastrutture e Rete ferroviaria italiana spa.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, l'audizione del Ministro delle infrastrutture, Antonio Di Pietro, e del Ministro dei trasporti, Alessandro Bianchi, sullo schema di contratto di programma 2007-2011 tra il Ministero delle infrastrutture e Rete ferroviaria italiana spa.

Do la parola al Ministro delle infrastrutture per una breve relazione introduttiva.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Buongiorno a tutti. Cercherò di essere il più breve possibile, in considerazione del fatto che il contratto di programma alla nostra attenzione è già stato illustrato nelle sue linee essenziali. Ribadi-

sco che abbiamo voluto elaborare un contratto vero e proprio tra lo Stato, nelle persone dei Ministri competenti — dell'economia e delle finanze, dei trasporti e delle infrastrutture — e la concessionaria RFI.

Questo contratto, a differenza dei precedenti, prevede una serie di obblighi reciproci più stringenti. La programmazione degli interventi è divisa per priorità, innanzitutto dando spazio alle opere in corso e poi individuando gli investimenti necessari, attraverso un'analisi delle esigenze del Paese, prendendo atto che gli investimenti complessivamente necessari per ammodernare o rendere più fluida la rete ferroviaria nazionale, anche con la realizzazione di nuove tratte, ammontano a circa 190 miliardi di euro, il che rappresenta un obiettivo impossibile da realizzare nel breve periodo.

Dopo aver previsto gli investimenti per le opere in corso per 71 miliardi di euro, di cui 32 destinati alla tratta alta velocità Torino-Milano-Napoli e 7 alla rete ad alta capacità, li abbiamo nominativamente indicati quali investimenti da completare, perché appunto già in corso e necessari, oppure riguardanti tratte o interventi a completamento di quelli in corso.

Abbiamo, inoltre, individuato — come tutti avete potuto constatare — gli investimenti di natura programmatica, ossia quelli che nell'ambito della programmazione complessiva devono, comunque, essere considerati prioritari. Nel programma abbiamo individuato 34 opere per 34 miliardi di euro, tutti indicati nelle rispettive tabelle, di cui 9 destinati alla rete convenzionale e 25 a quella ad alta capacità.

Vi sono altre opere da realizzare che pure sono importanti — si legga la Tabella C — ma ce ne potremo occupare solo dopo aver completato le opere prioritarie.

Relativamente alle opere indicate nella Tabella B, quelle previste a completamento del piano, sappiamo che non potremo realizzarle nel breve periodo, tuttavia, le abbiamo ugualmente inserite soltanto per indicare che è necessaria la loro realizzazione a completamento del piano nel suo insieme.

È stato sottolineato che la Tabella A conteneva delle cifre non chiare, da una parte perché la copia non le riportava in modo leggibile, dall'altra perché i numeri non corrispondevano in maniera precisa. Dunque, da un lato sono sorti dubbi di tipo sostanziale, dall'altra di tipo numerico.

Vi consegno nuovamente la Tabella a colori, più chiara, in maniera tale che si possano leggere i numeri prima illeggibili. Allo stesso tempo, quanto alle osservazioni in ordine alla possibile copertura del 2011, in termini di cassa, dei fondi necessari per la realizzazione delle opere previste nel piano, come si può evincere dalla tabella medesima e così com'è emerso dal contratto firmato e dalle successive osservazioni del CIPE, si prevedono 100 milioni nel 2011, ma la legge del 2007 prevede stanziamenti per 14 miliardi di euro per gli anni 2010 e successivi che vanno a coprire completamente le opere ivi previste.

Probabilmente c'è stato un equivoco di comunicazione da parte nostra, quindi consegno nuovamente questa tabella.

Preferirei, adesso, ascoltare le vostre domande. Se volete, posso illustrare il piano, ma credo che lo conosciate quasi a memoria, dunque non voglio farvi perdere altro tempo.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro Di Pietro. Do la parola al Ministro dei trasporti, Alessandro Bianchi.

ALESSANDRO BIANCHI, Ministro dei trasporti. Signor presidente, sarò ancora più breve del Ministro Di Pietro, per chiarire che nel contratto di programma con RFI il Ministero dei trasporti svolge il ruolo di soggetto concertante. La responsabilità è *in primis* dei Ministri delle

infrastrutture e dell'economia e delle finanze; noi abbiamo esaminato il contratto di programma a suo tempo e abbiamo acquisito il parere della direzione generale, con alcune osservazioni, devo dire di lieve entità, che sono state peraltro recepite nella formulazione del testo conclusivo. Non ho molto da aggiungere, dunque, a quanto detto dal Ministro Di Pietro.

Ero anch'io a conoscenza di una diversità delle tabelle riassuntive che sono state fornite alla Commissione, quindi alcuni dei dubbi avanzati dovrebbero essere chiariti dalla tabella definitiva consegnata dal Ministro Di Pietro.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Tassone che ha chiesto di intervenire sull'ordine dei lavori.

MARIO TASSONE. Signor presidente, questa mattina avevamo richiesto, proprio su mia proposta - per questo prendo la parola - la presenza del Ministro delle infrastrutture e del Ministro dei trasporti certamente non per recuperare le notizie che già erano a nostra disposizione. Non avrebbe avuto senso, sarebbe stata una dispersione di tempo, tanto prezioso per coloro che occupano posti di responsabilità nel Governo. La richiesta derivava, invece, dal fatto che noi - io, almeno - avevamo rilevato una grande anomalia (era presente per il Governo il sottosegretario Gentile). L'anomalia è quella di vedere, nello « spacchettamento » del vecchio Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, una distribuzione alterata delle competenze tra i due nuovi Ministeri.

Avevo rilevato addirittura un'invasione di campo da parte del Ministero delle infrastrutture rispetto a quelle che sono le competenze precipue del Ministero dei trasporti, fino al punto di alterare l'individuazione delle responsabilità del Ministero dei trasporti per quanto riguarda la politica infrastrutturale e trasportistica all'interno del nostro Paese.

Onorevoli Ministri, il primo impegno relativo al piano generale dei trasporti mi pare risalga al 1985, poi esso è stato rinnovato, anche con l'arricchimento della

logistica, in una visione intermodale dei trasporti. Non c'è dubbio, però, che qui siamo in presenza di una situazione semplicemente parziale e particolare.

Mi sfugge — ovviamente non posso parlare anche a nome degli altri — qual è la responsabilità del Ministro dei trasporti in questo Paese. Della programmazione si occupa, infatti, il Ministro delle infrastrutture, poi c'è il concerto del Ministero dei trasporti; per le Ferrovie dello Stato, ovviamente, trattandosi di una Spa, il Ministero di riferimento è quello dell'economia e delle finanze.

Si deve affrontare il problema del collegamento di tutto questo in una visione intermodale. Oltretutto abbiamo rilevato alcune insufficienze per quanto riguarda questo piano.

Si sostiene che il Ministero delle infrastrutture e il Ministero dell'economia e delle finanze svolgono un controllo sullo stato di attuazione del programma di investimenti, ma mi dovete spiegare come lo si realizza, chi lo realizza, se il Ministero delle infrastrutture, dell'economia o dei trasporti, e con quale organismo, visto che RFI è sempre sfuggita a qualsiasi controllo. Se voi pensate di controllare e di avere la gestione di RFI, vorremmo saperlo. In quel caso, vi illudete e non volete capire che è un impero a parte e che nessuno lo controlla, soprattutto quando spacchettate le competenze tra tre Ministeri.

Era questo il senso dell'audizione, altrimenti ci saremmo accontentati della lettura dei documenti. Ovviamente un ministro, stando dall'altra parte, è molto più capace di un parlamentare, ma ogni tanto anche noi riusciamo a leggere i documenti e ad esaminare le cifre, le indicazioni e i programmi.

PRESIDENTE. L'onorevole Tassone stesso aveva sottolineato che il dibattito sullo schema di contratto di programma non potesse proseguire senza prima aver audito anche i responsabili dei dicasteri competenti in materia di ferrovie. I Ministri, naturalmente, potranno rispondere a questi interrogativi.

Do ora la parola ai deputati che intendano porre quesiti o chiedere delucidazioni.

SERGIO OLIVIERI. Vorrei rivolgere solo alcune domande, non a questo o quel Ministro, ma al Governo in generale.

Innanzitutto, non crede il Governo che ci sia, nello schema di contratto di programma proposto, una evidente sproporzione tra le risorse destinate alla rete ad alta velocità e quelle destinate alla rete tradizionale? Oltretutto, si consideri che nella rete tradizionale ci sono necessità di manutenzione e di sicurezza che aspettano di essere soddisfatte. Mi pare, appunto, di rilevare una sproporzione nella destinazione delle risorse, che non capisco e non condivido.

La seconda domanda attiene al completamento del raddoppio della linea ferroviaria La Spezia-Parma (Pontremolese). Nell'elenco delle opere da realizzare — né in quello delle opere giudicate prioritarie né in quello delle altre opere da realizzarsi successivamente — non compare il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese, nonostante il fatto che nella legge finanziaria del 2007 siano state messe a disposizione le risorse per ultimare la progettazione dell'opera.

Perché il completamento del raddoppio della Pontremolese non appare nell'elenco delle opere previste dal contratto di programma? Il Governo intende completare il raddoppio di questa linea ferroviaria? La ritiene un'opera prioritaria? E se intende completarla, con che tempi pensa di riuscire ad ultimare l'opera?

ENZO CARRA. Ho ascoltato l'intervento dell'onorevole Tassone e, in parte, lo condivido, tuttavia, mi limiterò a porre una semplice domanda, essendo io interessato a conoscere un dato.

L'onorevole Tassone — conoscendo bene questo settore — ha svolto un'analisi della distribuzione dei poteri tra i due Ministeri. A me non interessa tanto sapere di che colore sia il gatto, piuttosto vorrei sapere se è in grado di acchiappare il topo.

Mi preme, dunque, chiedere qual è, a vostro giudizio, il punto di svolta di questo

contratto di programma. Qual è, insomma, il punto per il quale, rispetto a questioni che abbiamo contestato alle precedenti gestioni, oggi possiamo uscire rincuorati da questa seduta.

ANGELO SANZA. Signor presidente, intervengo brevemente per dire che condivido pienamente l'istanza poc'anzi rappresentata dal collega Carra, che intendo sottoscrivere.

VALTER ZANETTA. Signori Ministri, sul senso dell'audizione di oggi credo che sia ampiamente intervenuto l'onorevole Tassone, le cui considerazioni condivido.

È chiaro che all'audizione odierna sottende anche l'esigenza di conoscere la visione complessiva e chiara del Governo, anche perché siamo di fronte a una visione leggermente diversa dei due Ministri presenti.

Da una parte abbiamo il Ministro Di Pietro, del quale apprezziamo lo sforzo compiuto relativamente al reperimento di risorse, al riavvio dei lavori riferiti ad ANAS e Ferrovie, per certi versi in sintonia con una pianificazione che rivendichiamo come merito dell'azione dell'allora Ministro Lunardi e del Governo Berlusconi. In altre parole, mi riferisco al mancato stravolgimento dell'impostazione della legge obiettivo, che peraltro abbiamo visto reiterata nei due documenti di programmazione economico-finanziaria che sono stati predisposti, salvo lo stralcio di qualche opera. Pertanto, pensiamo che il Ministro Di Pietro abbia in qualche misura fatto tesoro delle indicazioni che abbiamo dato in una precedente audizione, allorché abbiamo sostenuto che il lavoro di progettazione, di programmazione, di impostazione svolto sulle opere da parte del Governo Berlusconi non dovesse essere buttato via.

Dall'altra parte, ricordiamo le parole del Ministro Bianchi, che in questa sede annunciò in modo molto enfatico un piano sulla mobilità, che peraltro, come sottolineammo allora, in qualche misura sovvertiva il piano generale dei trasporti. Dobbiamo rilevare che, a tutt'oggi, quell'an-

nuncio non ha trovato alcuna concreta corrispondenza.

Entrando nel merito, richiamo quanto abbiamo ascoltato dall'amministratore delegato di RFI. Rileviamo che RFI è una società che oggi ha una potenzialità di spesa di 6,5 miliardi di euro e, quindi, una certa capacità di effettuare interventi infrastrutturali. Tuttavia, rileviamo come anche dal contratto di programma non ci sia sufficiente alimentazione in termini di risorse proprio per sostenere quella mole di interventi.

Alla fine, le certezze che abbiamo sono quelle riferite nella tabella A, oltre a qualche risorsa stanziata nella finanziaria. Appare paradossale che vi siano idee di intervento, ma in assenza di risorse. Vorremmo sapere come si intenda reperire le risorse, considerato che, oltre alle risorse messe a disposizione dallo Stato, esiste anche il mercato.

Credo che ci siano diverse modalità di reperimento di risorse, soprattutto sulle linee importanti, e anche su questo ritengo sia necessaria una spiegazione. Anche il piano industriale che ci è stato fornito dalle Ferrovie dello Stato sembra più nella testa dell'illustre amministratore delegato delle Ferrovie che il frutto di un vero coordinamento con il Governo.

Siamo un po' sconvolti, in questa Commissione, perché abbiamo visto che nel disegno di legge Bersani il famoso articolo 13 di fatto attiva dei meccanismi per la gestione delle ferrovie sui quali, secondo me, il Governo avrebbe dovuto svolgere una riflessione importante. Si individuano, infatti, le linee da assoggettare al contratto di programma, quelle che non rendono, in sostanza, mentre l'amministratore delegato ci ha detto che per il 15 per cento le linee che rendono saranno assegnate ai privati. Noi abbiamo ribadito che, anche per supportare un concetto di servizio universale dei trasporti che noi pensiamo ancora abbia un senso e un valore, sarebbe utile capire come avvenga questo *mix*.

Diversamente si ha la sensazione che, al di sopra di tutto, ci sia da una parte il

Ministro Bersani, che interviene con le sue « lenzuolate », dall'altra il Ministro dell'economia e delle finanze e gli illustri Ministri presenti che alla fine si ritrovano i resoconti del contratto di programma, lo avallano e non si riesce a capire se c'è una concertazione complessiva su questo tema.

Ancora nel merito del contratto di programma, è interessante capire come si reperiscano le risorse. Ci pare che i canali alternativi alle risorse dello Stato si siano un po' fermati; capiamo anche la difficoltà del reperimento, ma vorremmo sapere come avvenga.

Nel contratto di programma viene citata la Torino-Lione, con relative risorse. Sembrerebbe, dalla lettura del programma, che per lo stanziamento delle risorse non ci sia ancora la parola definitiva. Su questo rivolgiamo ai signori Ministri una domanda chiara, per avere, se è possibile, una risposta definitiva. Noi abbiamo presentato mozioni e interrogazioni sull'argomento, ma c'è ancora molta confusione. Se qualcuno recita già il *de profundis* della Torino-Lione, io mi auguro che il Ministro oggi ci dica qualcosa di più preciso.

Quanto al terzo valico, nel contratto di programma si legge che sono stati investiti 250 milioni di euro e ce ne sono altri per un ulteriore possibile investimento. Poiché sappiamo che le concessioni sono state revocate, chiedo come si intenda riattivare l'iter delle procedure, rispetto alla decisione che è stata assunta dal Governo di bloccare tutto. Chiaramente siamo di fronte a una situazione di *stand by*, nella quale non ci vengono date indicazioni e notizie precise; si leggono delle tabelle, ma non si indicano le procedure attraverso le quali si intende riprendere quei percorsi.

Diversamente, non possiamo che sottolineare una oggettiva difficoltà. Si pianifica sui numeri, ma rimane qualcosa di poco chiaro da questo punto di vista.

In merito al ponte sullo Stretto, si è detto che le risorse relative dovevano essere allocate per altri interventi a favore del sud, ma dalla lettura del programma tutto questo non emerge in maniera evi-

dente, anzi si ha quasi l'impressione che la società venga tenuta in vita e si tenga in *stand by* per chissà quali iniziative.

Per quanto riguarda gli interventi sulla linea « Ponte dei due mari » e il Sempione, ho sollevato la questione all'amministratore delegato delle Ferrovie. Mi pare che, a fronte dell'apertura del Lötschberg, bisogna guardare con attenzione alla linea del Sempione, perché il Gottardo abbiamo l'impressione che preveda tempi più lunghi. So che il Ministro è attento su questo aspetto; non era presente all'inaugurazione della galleria del Lötschberg, ma lo erano alcuni suoi collaboratori, quindi credo sia informato da questo punto di vista.

Relativamente, infine, al collegamento con Malpensa, è prevista un'audizione dell'amministratore di Alitalia. Credo che l'impegno delle Ferrovie sia anche quello di rendere agevole il collegamento con Malpensa. Oggi il collegamento ferroviario avviene attraverso le Ferrovie Nord, mentre le Ferrovie dello Stato non sono collegate con Malpensa. Anche su questo sono a conoscenza dell'impegno del Ministro. Se risolveremo quanto prima questo problema, credo avremo fatto cosa buona, anche per venire incontro alle difficoltà in cui versa oggi l'aeroporto di Malpensa per il caos legato ad Alitalia.

SILVIA VELO. Rapidamente porrò alcune questioni di carattere generale ed alcune domande più specifiche. Mi pare che sia questa la sede in cui possiamo avere chiarimenti anche su questioni specifiche.

Intanto, come è stato sottolineato anche dall'onorevole Zanetta, prima di me, credo che sia doveroso ribadire, ancora una volta, in questa sede, che, grazie allo sforzo del Governo di centrosinistra, avviato nel luglio dell'anno scorso con il decreto Visco-Bersani, sono state riallocate risorse in capo ad ANAS e Ferrovie che, dopo giugno 2006, si trovavano nell'impossibilità di portare avanti i cantieri avviati.

Siamo ripartiti, dunque, e la finanziaria per il 2007 prima e quella per il 2008 poi, con il decreto fiscale, continuano questa

opera di riallocazione delle risorse sulle infrastrutture. Naturalmente, non sono le risorse ottimali per un Paese come il nostro, che soffre di un deficit infrastrutturale enorme, ma comunque costituiscono un primo passo.

Credo che sia comprensibile e condivisibile l'impostazione del Ministero — il Ministro Di Pietro l'ha annunciata fin dalla sua prima audizione in Commissione — che intende completare i lavori avviati. Al di là della visione sulle infrastrutture prioritarie o meno che le diverse maggioranze possono avere, sono convinta che il Paese abbia un enorme bisogno di infrastrutture.

Nel cosiddetto « piano delle grandi opere » non ci sono infrastrutture che non servono; si può discutere se sia meglio realizzare prima un'opera o un'altra, ma servono tutte. Naturalmente portare a compimento quelle avviate è una questione di buon senso.

Il fatto che, come è stato sottolineato, ci siano risorse consistenti sull'alta velocità è ovvio. L'alta velocità è un'opera indispensabile, ma costa, dunque è inevitabile che siano previste ingenti risorse. Tuttavia, mi piacerebbe sapere che rapporto abbia avuto questa programmazione — ce l'ha presentata l'amministratore delegato Morretti, ma dopo averla condivisa con il Governo — con i nostri documenti di programmazione parlamentare, ovvero con la legge finanziaria 2007 prima e il con il DPEF dopo.

Il collega Olivieri ha fatto cenno alla Pontremolese, una linea che ha la sfortuna di chiamarsi con il nome di una piccola località dell'Appennino tosco-emiliano, ma che, in realtà, sarebbe bene chiamarla, più opportunamente, Tirreno-Brennero. È una linea importantissima, che collega queste due zone e che ha l'obiettivo di essere complementare alla dorsale appenninica la quale, anche se potenziata, da sola non potrà mai essere sufficiente.

La finanziaria 2007 ha allocato risorse per progettare la cosiddetta Pontremolese, che io chiamo Tirreno-Brennero, e il documento sul DPEF che abbiamo approvato in questa Commissione faceva riferimento

a questa opera. Questa è la prima riflessione che sottopongo alla vostra attenzione.

Vorrei inoltre capire che rapporto ci sia stato con le regioni, se questo accordo sia stato approvato in Conferenza Stato-regioni e se sia frutto di un confronto, di una concertazione. Personalmente faccio riferimento alla mia regione, la Toscana, che mi sollecita ad evidenziare alcune carenze da questo punto di vista. Mi riferisco due opere essenzialmente concordate con RFI: il raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini-Lucca e il collegamento dell'Interporto di Guasticce con la linea ferroviaria Firenze-Pisa. Ebbene, la prima opera è solo in tabella C, la seconda non c'è affatto. Oltretutto, e questo mi sembra un dato significativo di natura generale, queste opere sono cofinanziate dal Fondo sociale europeo, sulla base di una decisione della Commissione europea datata 1 agosto 2007.

Credo che sarebbe opportuno inserire queste due opere per il loro valore assoluto ma, soprattutto, rientrerebbe in una logica di buon senso introdurre un criterio generale che stabilisca una priorità per gli interventi per i quali è previsto un cofinanziamento consistente da parte di regioni ed enti locali.

SILVANO MOFFA. Vorrei ringraziare i signori Ministri per aver accettato di partecipare a questa audizione, sebbene su questo argomento ci siamo soffermati più volte.

Non farò una mera elencazione di opere incompiute o da inserire nel piano. Non mi interessa, in questa sede, cogliere l'opportunità della vostra presenza per parlare di microinterventi, per quanto importanti. Mi preme parlare, invece, del « macro », ossia sapere quali siano le politiche complessive che si sviluppano nel campo dei trasporti e dell'infrastrutturazione nel nostro Paese, come intendiamo fare sistema rispetto alle tante opzioni che più volte, sia dal Ministro Di Pietro, sia dal Ministro Bianchi, sono state indicate e che attengono al grado di competitività del sistema infrastrutturale del nostro Paese,

non solo per facilitare il trasporto delle persone, ma anche quello delle merci.

Per quanto mi riguarda, cerco di leggere questo contratto di programma come credo correttamente si debba leggere, cioè non soltanto sotto l'aspetto normativo. Da quel punto di vista, infatti, la mia impressione è che si stiano definendo alcuni elementi contrattuali al fine di renderli più necessari e pertinenti rispetto al passato, anche nel tentativo di trovare soluzioni nuove. Dunque, prevedere nel dettaglio e meglio tutto questo potrebbe contribuire a rendere il contratto più efficace e più controllabile.

Quello che mi sfugge, anche dopo aver ascoltato l'audizione dell'amministratore Moretti, è il quadro generale. Se, come è stato più volte ribadito, e come è stato riportato nello stesso DPEF, il futuro è l'integrazione e l'intermodalità, mi domando se questo contratto di programma sia esattamente in linea con il piano industriale di Moretti per quanto riguarda le Ferrovie. Inoltre, il piano industriale di Moretti fino a che punto apre a politiche strategiche di effettiva intermodalità?

Ad esempio, non vedo una sostanziale integrazione tra il rafforzamento della rete ferroviaria e il sistema della portualità. Tutti diciamo e ripetiamo convintamente che l'intermodalità passa attraverso un accrescimento di capacità ricettiva dei nostri porti, con un trasporto ferroviario che in questo caso viene liberato attraverso l'alta capacità e l'alta velocità. Strategicamente la scelta dell'alta velocità, infatti, non era soltanto un'opzione per essere competitivi in Europa, ma rispondeva soprattutto alla necessità di liberare tratte ferroviarie intermedie per il trasporto delle merci, con l'implicazione di una strategia di fondo che portasse direttamente le merci dai tir sulle ferrovie e direttamente nei porti.

Io ringrazio per aver colto la necessità di recuperare l'alta velocità, e mi auguro che non si fermi a Napoli, come qualcuno vorrebbe, ma vada oltre, altrimenti taglieremo completamente fuori il Mezzo-

giorno, tuttavia, non riesco ancora a vedere i punti di incastro con il sistema portuale.

Se dobbiamo fare il discorso, sul quale tutti conveniamo, di togliere le merci dalla strada per portarle sul ferro e se diciamo che tutto questo deve avvenire anche attraverso questo contratto di programma, vorrei capire esattamente se questo sia possibile o no.

Vi è un altro elemento che vorrei sottoporre alla vostra attenzione, condividendo al riguardo gli interventi dei colleghi Tassone e Zanetta. Ho l'impressione che più si parcellizza e divide il riferimento politico nel nostro Paese, in termini di capacità di coordinamento di politiche di trasporto, più aumenta la capacità di incidere e forse di essere eccessivamente autonomo del soggetto gestore.

Non critico la separazione del Ministero delle infrastrutture soltanto in termini di aumento dei ministeri, ma lo faccio dal punto di vista della funzionalità di un sistema che deve avere una unicità di coordinamento, altrimenti il soggetto gestore rischia di avere un eccesso di autonomia. Ciò in un sistema che, tra l'altro, ha anche risvolti sociali importantissimi, rispetto ai quali noto anche in questo contratto - e su questo vorrei essere smentito - qualche elemento che finirà inevitabilmente per creare difficoltà di rapporti con il soggetto gestore.

Non c'è dubbio che il sistema di vigilanza e di controllo incardinato nel ministero di riferimento debba essere esercitato con puntualità, sulla base di un monitoraggio costante, tuttavia, nell'articolo 7, per quanto riguarda gli appalti superiori ai 25 milioni di euro, laddove ci sono evidentemente possibili contenziosi, c'è forse un'apertura eccessiva rispetto ai poteri del soggetto gestore e all'organo di vigilanza, probabilmente indotta dal fatto che comunque alcune opere che sono state troppo frettolosamente bloccate hanno creato un contenzioso dal quale poi è difficile uscire.

Infine, la legge obiettivo, di cui si è tanto discusso, cercava di accelerare le procedure e di fare in modo, nel rispetto

di alcune tempistiche e con lo svolgimento di alcuni controlli, di non perdere questa unicità strategica di insieme e questa unicità politica di controllo.

Ho notato con piacere che da ultimo il Ministro Di Pietro su questo argomento è ritornato nelle sue interviste, ribadendo questo concetto. Vorrei capire se, al di là del convincimento del Ministro, ci sia poi la volontà effettiva di riprendere quelle procedure.

Non c'è grande differenza tra il piano Lunardi e il piano Di Pietro-Bianchi, dal punto di vista della individuazione delle opere. L'elemento sul quale evidentemente bisognava fare di più — questo era il frutto di un'analisi che a suo tempo fu fatta dal precedente Governo — era quello di passare, dopo l'individuazione delle grandi opere, a quell'integrazione sostanziale rispetto alla quale, però, ancora non vedo nulla, neanche in questo piano.

Abbiamo fatto le autostrade del mare, abbiamo parlato di portualità, abbiamo indirizzato risorse importanti ad alcuni porti, ma non abbiamo ancora una politica integrale.

Su questo, credo che una riflessione sarebbe opportuna al fine di capire se c'è davvero una politica strategica del nostro Paese o se corriamo dietro al *petitum* di una regione o di un'altra, senza raggiungere quell'alto grado di competitività di cui l'Italia ha effettivamente bisogno.

MARIO TASSONE. Signor presidente, vorrei porre alcune domande. Noi avevamo già svolto una discussione di questo tipo e alcuni quesiti erano stati posti anche la scorsa volta, quando ci siamo incontrati per discutere su questa materia.

Se questa è l'occasione per fare chiarezza, visto e considerato che noi stiamo raccogliendo qualche notizia dalla stampa, vorremmo sapere qualcosa in più per quanto riguarda i progetti del corridoio quinto.

Sull'alta velocità o alta capacità — una volta ho avuto con Enrico Letta un dibattito in televisione — vorrei sapere se vi siate concertati al fine di darci una definizione unica. Mi dicono che alta velocità

e alta capacità fanno riferimento alla stessa cosa, ma ovviamente ci sono due scuole di pensiero diverse; pertanto, se almeno voi avete una definizione univoca, gradiremmo conoscerla. A parte questo, perché dovrebbe arrivare fino a Napoli?

CARLO CICCIOI. Da buon calabrese, giustamente, si chiede perché fino a Napoli!

MARIO TASSONE. I calabresi sono cittadini del mondo, soprattutto dopo l'« esplosione » della 'ndrangheta a livello internazionale. Insomma, ci siamo tolti qualche complesso atavico che avevamo.

Ricordo un buon intervento — buono dal suo punto di vista, ovviamente — dell'ingegner Moretti, che è una persona che stimo, sulla sostituzione dell'alta velocità con altro tipo di interventi di ammodernamento e di adeguamento. Di tutto questo, signori Ministri, non compare molto nel programma. Inoltre, bisogna capire come venga sviluppata la linea ionica nell'attuazione del programma, problematica che invece non è stata affrontata. Ricordo che, qualche giorno fa, è stata presentata un'interpellanza urgente da parte di un collega della maggioranza, che ha sollevato polemiche feroci sulle insufficienze in questo ambito.

Il Corridoio 1 faceva leva soprattutto sull'attraversamento stabile dello Stretto di Messina (il ponte di Messina). Adesso siamo venuti a conoscenza, dalle comunicazioni del Presidente del Consiglio, di una redistribuzione di risorse, più volte preannunciata; tuttavia, il ponte rimane lì. Tra l'altro sarei curioso di sapere come si sia trovato il dottor Ciucci, peraltro bravo amministratore, presidente della società dello stretto e anche amministratore delegato dell'ANAS. Nonostante ci si sia opposti all'attraversamento stabile, esso è rimasto nell'elenco delle opere, sebbene non di quelle prioritarie. I fondi della Fintecna sono distribuiti tra l'area della Sicilia e della Calabria.

Signori Ministri, non ho voluto far polemica all'inizio, ma si tratta di fare un discorso di carattere politico. Come pen-

sate di superare l'*impasse* in relazione alle Ferrovie dello Stato attraverso l'adozione di una legislazione (una normativa che nemmeno noi siamo riusciti a fare nell'altra legislatura, non c'è dubbio)? Come dicevo poc'anzi, quello è un impero a parte che sfugge ad ogni controllo da parte del Governo e del Parlamento. Del resto, quando l'amministratore delegato è venuto in Commissione ci ha fatto sempre opportunamente notare che era un fatto di cortesia, tanto per capirci.

A me hanno insegnato che quello che funziona è la catena di comando e di controllo, ma quando non c'è un dato di certezza di comando, tutto diventa labile e si verifica un *vulnus*, un affievolimento del controllo democratico parlamentare.

Rispetto a una rivisitazione della normativa, vi è la disponibilità del mio gruppo - che non è grandissimo, ma ha una grande storia e una grande tradizione - per rompere questi monopoli soffocanti, dove le gestioni - soprattutto, le gestioni di potere - sfuggono certamente al controllo del Parlamento.

Come si fa la politica delle infrastrutture? Abbiamo appreso che il Ministro delle infrastrutture fa il Ministro di tutto, anche delle opere che riguardano agricoltura, industria, attività e sviluppo. Ritengo che lei faccia un po' troppo, signor Ministro. Lei è veramente eclettico, ha una grande capacità di movimento e mobilità. Lei, nella sua mobilità, diventa veramente un super Ministro dei trasporti! A parte gli scherzi, oggettivamente questo è un Governo che controlla poco e dà al Parlamento poche possibilità - questo è il senso del mio intervento - di controllare.

MARIO LOVELLI. L'onorevole Tassone, con la sua esperienza parlamentare, riesce ad intervenire due volte e ad affermare il suo ragionamento, cosa che noi giovani parlamentari non riusciamo ancora a fare. Prendiamo atto, tuttavia, delle sue osservazioni in merito alla difficoltà parlamentare di controllare le grandi imprese pubbliche. Evidentemente, questa è una difficoltà che ci trasciniamo dalle esperienze precedenti e che, certamente, i Ministri

presenti cercheranno di affrontare in modo adeguato.

Per quanto riguarda l'argomento dell'incontro di oggi, i colleghi Carra e Velo hanno già detto cose importanti, che non riprendo.

La mia prima considerazione riguarda il decreto-legge n. 159 del 1° ottobre 2007, che, agli articoli 2 e 6, prevede da una parte il rifinanziamento, con contributi consistenti (800 milioni più 235), degli interventi sulla rete tradizionale ferroviaria, e dall'altra individua, all'articolo 6, le modalità con cui determinare l'ammontare della quota di canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ai fini della copertura dei costi di investimento del sistema alta capacità/alta velocità.

Riguardo a questi due articoli, chiedo al Ministro di riferirci in merito alla loro incidenza sul contratto di programma che stiamo valutando, cioè se le risorse apportate dal decreto-legge n. 159 incidano su questo programma e lo modificano o siano a completamento dello stesso.

La seconda osservazione riguarda la finanziaria, che naturalmente approfondiremo nelle prossime settimane, appena sarà di ritorno dal Senato. L'impostazione della finanziaria di quest'anno (per missioni) - la prima sottolineatura è positiva - ci consente di leggere un indirizzo di programmazione molto più evidente che negli anni passati; gli articoli contenuti nelle missioni 13 e 14, che riguardano la mobilità e le infrastrutture e la logistica, sono quelli che ci danno un'idea della programmazione per i prossimi anni (per il prossimo anno in particolare). A questo proposito chiederei, anche in relazione a quanto naturalmente previsto nel nostro contratto di programma, quale incidenza abbia quello che è previsto all'articolo 5, comma 43, cioè l'utilizzo delle somme degli introiti fiscali dei porti per interventi infrastrutturali, rispetto al programma che stiamo discutendo oggi.

Sull'articolo 35, che riguarda i meccanismi di finanziamento pluriennale del sistema alta velocità/alta capacità, chiedo se questo meccanismo consenta di coprire

la previsione pluriennale che è contenuta già in questo contratto di programma.

A proposito dell'alta capacità/alta velocità, è stato chiesto prima di me quali sono le intenzioni del Governo dopo la decisione assunta lo scorso anno di revocare i contratti in essere, ed io ribadisco la domanda. Chiedo, cioè, se a questo proposito il Governo abbia intenzione di assumere iniziative prossimamente (mi riferisco in particolare al *general contractor* previsto dalla finanziaria e dal decreto Bersani dello scorso anno, che riguarda il terzo valico e altre opere).

Inoltre, dato che abbiamo avuto l'opportunità di valutare con l'amministratore delegato di Ferrovie il piano industriale che è stato predisposto, vorrei chiederle se tale piano industriale sia stato tenuto presente da una parte nel contratto di programma e dall'altra nell'impostazione della finanziaria. In particolare, vorrei conoscere le valutazioni del Ministero per quanto riguarda lo sviluppo degli interventi del gruppo Ferrovie nel settore della logistica e delle merci.

Ad esempio, vedo nel contratto di programma che sono segnalati in modo puntuale alcuni interventi su scali merci ferroviari. Vorrei sapere se sia già stato valutato, alla luce di quanto contenuto nel piano industriale delle Ferrovie, il piano di razionalizzazione e dismissione degli scali merci ferroviari esistenti. Ho letto le dichiarazioni dell'amministratore delegato delle Ferrovie: su 300 impianti circa, ci sarebbe l'intenzione di tagliarne i due terzi. Vorrei capire se questo sia stato già oggetto di valutazione a livello ministeriale e quali sono le intenzioni a questo proposito.

Inoltre, per quanto riguarda il settore della logistica, anche se naturalmente sul contratto di programma non c'è un'influenza immediata, chiedo se il Ministero abbia già dato indirizzi all'amministratore delegato in merito alla costituzione della società di logistica delle Ferrovie dello Stato, di cui si parla nel piano industriale, in relazione alla quale si prevede di individuare Poste Italiane come partner di

Ferrovie per questa operazione. Qual è, al riguardo, la valutazione ministeriale?

Al Ministro Bianchi chiederei qualche precisazione in merito allo stato di elaborazione del piano della mobilità. È evidente che parlare di contratti pluriennali come questo senza avere la programmazione pluriennale definita può diventare complicato.

Infine, l'articolo 3 del contratto di programma prevede che il contratto stesso debba avere una revisione annuale alla luce delle risorse destinate dalla legge finanziaria (quindi nel mese di gennaio dovrà esserci una prima verifica). Dato che oggi stiamo esaminando il contratto in gran parte a scelte fatte (mi riferisco alle opere in corso; è chiaro che la continuità sul pregresso è inevitabile), ritengo che sia necessario che a gennaio, con la legge finanziaria approvata, ci sia un confronto preliminare con i due Ministeri per aggiornare la programmazione futura e poter partecipare dall'inizio a un processo di programmazione nel quale rischiamo sempre di intervenire quando è concluso.

ANTONIO ROTONDO. Signor presidente, comincio con una constatazione: sembra che siano passati anni-luce dall'aprile del 2006, invece è passato solo un anno e mezzo. Ricordo benissimo quando sui giornali di tutta Italia si susseguivano le notizie di probabili imminenti chiusure di vari cantieri ANAS, Ferrovie dello Stato e via dicendo. È passato solo un anno e mezzo e la situazione è assolutamente ribaltata; non un cantiere è stato chiuso, anzi sono stati ripresi dei cantieri che andavano a rilento e i lavori sono ripartiti alla grande. Tutto questo grazie ai vari interventi: il decreto del luglio dell'anno scorso, la finanziaria del 2007 e altri provvedimenti.

È un segno chiaro, tangibile, evidente di svolta nel sistema infrastrutturale del nostro Paese. Accanto a questo, però, dobbiamo rilevare alcune perplessità, mie e di alcuni colleghi che ho sentito in altre occasioni. Signor Ministro, c'è una sorta di continuità nella politica della programmazione infrastrutturale del nostro Paese.

Potevamo comprenderlo l'anno scorso, durante i primi mesi del nuovo Governo, quando non si è potuto fare a meno di riprendere la legge obiettivo così com'era stata organizzata dal punto di vista del sistema delle grandi opere. Non si poteva fare altro, gliene diamo atto.

A me sembra, però, che si stia continuando nella filosofia di privilegiare quanto era stato deciso prima. Sicuramente non sono una persona che, per principio, dice che tutto quello che è stato fatto prima, dall'altro Governo, è stato sbagliato, che non si doveva fare e che è tutto da rifare. Non ragiono in questi termini.

Tuttavia, signori Ministri, è evidente che bisogna dare un segno tangibile di svolta nella filosofia, nelle modalità con cui pensare allo sviluppo infrastrutturale del nostro Paese.

Se guardiamo questo contratto di programma, ci rendiamo conto che si sta parlando di finanziare, nei prossimi anni, investimenti per opere in corso pari a 71 miliardi di euro.

Capisco che le opere in corso non possono essere lasciate in sospeso, ma è chiaro, signori Ministri, che bisogna fare di più. Occorre evidenziare e recuperare quei *gap* storici che il nostro Paese presenta.

Il meridione d'Italia è stato per anni - e con il Governo precedente in maniera ancora superiore - dimenticato, trascurato. Se non facciamo altro che riprendere quello che è stato avviato negli anni precedenti, che tipo di segnale diamo? Quel *gap* che tra nord e sud si era ampliato con il Governo Berlusconi, con il Governo di centro destra, permane, e questo non possiamo tollerarlo.

Rilevo anche che c'è una sorta di preferenza per gli interventi stradali. Capisco che ci sono grandi opere stradali in atto che bisogna concludere al più presto; mi riferisco in modo principale - e le do atto del suo forte impegno in proposito, signor Ministro Di Pietro - alla Salerno-Reggio Calabria.

Tra l'altro, è necessario - le chiedo di prestare un'attenzione particolare a questo aspetto - stare molto attenti al fatto che

i nuovi interventi sulla Salerno-Reggio Calabria potrebbero creare grossi problemi al sistema di collegamento tra la Sicilia e il resto d'Italia. Quindi, pur riconoscendo la necessità di attuare l'intervento su quel tratto autostradale, sottolineo che occorre comunque mettere in atto tutti gli interventi possibili, per cercare di evitare che si formi un blocco totale della circolazione stradale nel collegamento tra la Sicilia e il resto d'Italia.

D'altra parte, è anche vero che non si deve trascurare - come sembra sia stato fatto - il sistema ferroviario siciliano.

Personalmente, signor Ministro, ritengo che, ad esempio, non si sia tenuto adeguatamente conto del fatto che la parte più vivace della Sicilia, dal punto di vista dello sviluppo economico, in questa fase storica, è quella sudorientale.

Voglio ricordare a chi non lo dovesse sapere che nella Sicilia sudorientale, nell'area di Priolo, vi è il polo petrolchimico più importante d'Italia.

Oltre alla zona industriale, poi, voglio sottolineare che in quei luoghi vi è un sistema della produzione dell'ortofrutta tra i più ricchi e importanti dell'Italia meridionale.

Pertanto, signor Ministro Di Pietro, se lei pensa - il Ministro Bianchi dovrebbe esserne al corrente, perché vive in un'area contigua - che ci vogliono sette ore per portare un vagone di ortofrutta deteriorabile da Vittoria o da Pachino a Messina (alla faccia del ponte, perché, se lo avessimo realizzato, questo arco di tempo sarebbero rimasto comunque invariato), capirà bene quanto sia importante cercare di intervenire sul sistema ferroviario della Sicilia sudorientale.

Non riesco, dunque, a capire perché la velocizzazione - non parlo del raddoppio, signor Ministro - della Siracusa-Catania sia scomparsa nell'elenco delle opere prioritarie.

Tra l'altro, devo prendere atto che nell'accordo che lei ha stipulato con il governatore Cuffaro sono scomparsi 25-30 miliardi che erano stati previsti per la velocizzazione del tratto ferroviario Siracusa-Catania.

Lo ripeto, non sto parlando di raddoppio. Tra le altre cose, infatti, le voglio ricordare che in quelle zone si procede a binario unico, ed è questo il motivo per cui sono necessari tempi molto lunghi per far transitare un vagone merci - per non parlare dei trasporti delle persone - da un posto ad un altro.

Vorrei che si rivedesse questa sorta di dimenticanza e che, almeno nell'accordo che lei ha stipulato con la regione Sicilia, venisse recuperata la questione relativa alla velocizzazione del tratto Siracusa-Catania, perché in questo modo daremmo un segnale a chi ha sofferto tanto in questi anni, percependo un senso di abbandono e di distacco. Vorremmo, dunque, che questo Governo si facesse carico di tutto ciò.

ANGELO SANZA. Lo spirito di queste audizioni, signor presidente e signori Ministri, è stato segnalato nell'intervento sull'ordine dei lavori del collega Tassone e, ancor più puntualmente, negli interventi dei colleghi Moffa e Zanetta.

Ebbene, tramite queste audizioni volevamo capire ulteriormente se ci fosse una certa organicità nella politica delle infrastrutture per i trasporti. Purtroppo, ancora una volta, abbiamo la conferma delle difficoltà di una politica di tal genere. Quindi, questi nostri incontri prendono la piega di audizioni di prassi, stanche e rassegnate.

Sarà pure il clima, cari Ministri, che vive questo Governo nel suo rapporto con la stessa maggioranza, per cui viene anche meno la voglia, da parte dell'opposizione, di infierire più di tanto nei confronti della stessa maggioranza, perché si tratta soltanto...

MARIO BARBI. Siamo svegli e vivaci!

ANGELO SANZA. Collega Barbi, è meglio che la sua attenzione, in queste ore, sia orientata ad altro e non al sostegno del Governo. Comunque, ne riparleremo nelle prossime settimane. Non vorrei approfittare della presenza del Ministro Di Pietro per cambiare argomento, a proposito delle

ragioni della sua presenza tra di noi, e per andare ad analizzare altri scenari, sui quali il Ministro si muove con molta determinazione e piglio - credo anche con qualche successo - dall'estrema sinistra all'estrema destra, dalla politica all'antipolitica.

Insomma, sono le vostre interruzioni che mi portano a esprimere queste considerazioni. Per quanto mi riguarda, invece, avrei voluto restare nella logica delle audizioni, stanche e rassegnate, per dare il senso di questo nostro confronto.

Ad ogni modo, avendo un compito ispettivo e anche un dovere nei confronti del nostro territorio, mi permetto di porre solo due domande ai signori Ministri.

In primo luogo, vorrei avere una spiegazione più puntuale riguardo agli investimenti nell'ambito delle Ferrovie dello Stato, a proposito dei quali c'è un sostanziale blocco.

Inoltre, per quanto riguarda le opere - riprendendo la battuta di un collega - mi pare che queste o si cancellano o si ripristinano. Ciò vuol dire che le opere sono sempre quelle.

Rifacendomi alla parte finale del discorso del Ministro Di Pietro, relativamente alle tabelle A, B e C, mi sembra che o le opere vengono cancellate, non essendo le necessarie risorse, oppure vengono riprese quelle inserite nell'elenco della legge obiettivo.

In secondo luogo, entrando più nello specifico e, purtroppo, nella fiera delle richieste che comunque siamo costretti a presentarle - Ministro Di Pietro, lei è un artista in questo -, le chiedo a che punto si trovano i lavori per l'alta velocità Napoli-Bari.

PRESIDENTE. Ha chiesto di intervenire, per una breve precisazione, l'onorevole Olivieri.

SERGIO OLIVIERI. Vorrei rivolgere un'ulteriore, breve domanda al Governo, che - parlo all'onorevole Sanza che mi ha preceduto - è frutto della vivacità della nostra maggioranza.

Del resto, siamo una maggioranza dinamica, che discute. Non siamo abituati

ad obbedire ad un capo, a differenza di altri.

MARIO TASSONE. Anche perché voi ne avete tanti...

SERGIO OLIVIERI. È meglio averne tanti che uno solo.

Detto questo, vengo alla domanda che intendo formulare. Visto che è stato fatto cenno all'alta velocità e ai suoi costi, vorrei chiedere le ragioni per le quali la realizzazione, ad esempio, di un chilometro di alta velocità in Italia viene a costare circa il doppio di quanto costa negli altri Paesi europei.

PRESIDENTE. Do la parola ai Ministri per la replica.

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. Per quanto mi riguarda, intervegno su alcune questioni di carattere generale; poi, ovviamente, sui temi specifici il Ministro Di Pietro darà le sue risposte.

Intanto, vorrei riprendere l'osservazione che è stata fatta a proposito della divisione delle competenze tra i due Ministeri. A tale argomento ho già accennato nel nostro ultimo incontro, al termine della riunione sulla sicurezza stradale, e sono abbastanza meravigliato del fatto che oggi venga sollevata tale questione. Avrei capito se un anno, o un anno e mezzo fa, nel momento in cui è stata assunta questa decisione, ci si fosse chiesti come avremmo proceduto.

In effetti, invece, abbiamo proceduto, ed è stato svolto un lavoro anche abbastanza...

MARIO TASSONE. L'abbiamo fatto anche all'inizio della legislatura, presidente.

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. La situazione oggi mi sembra piuttosto fluida e funzionale.

Abbiamo varato un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in cui le competenze vengono ripartite in maniera piuttosto puntuale.

I problemi sono stati prevalentemente di carattere organizzativo delle rispettive strutture. Questa è stata la vera difficoltà. Superata quella, mi pare che non ci siano stati ulteriori problemi, né credo che qualcuno possa segnalare qualche episodio specifico, per il quale si è avuta una difficoltà dovuta ad una scarsa chiarezza delle reciproche competenze.

Ricordo, peraltro, che le competenze del Ministero delle infrastrutture attono alla realizzazione di una gamma amplissima di opere, che non sono solo quelle dei collegamenti. Si tratta di opere pubbliche, di edilizia scolastica e civile, di dighe, di aeroporti, di porti e quant'altro.

C'è un unico punto di contatto con le competenze che sono state attribuite al Ministero dei trasporti, ossia quello sulle infrastrutture di collegamento e, segnatamente, su quelle ferroviarie. Ciò è dovuto al fatto che il contratto di servizio - quindi non il contratto di programma di cui discutevamo - che viene stipulato rispettivamente con RFI e con Trenitalia, appartiene alle due competenze.

Tra l'altro, questo accade con la previsione del concerto, quindi con un atto formalmente definito di reciproca condivisione di quanto si va realizzando.

Peraltro, che ci siano dei punti di contatto tra vari aspetti che attono all'organizzazione del territorio mi sembra di un'evidenza palmare. Mi chiederei allora perché non tener conto del fatto che i problemi ambientali sono strettamente collegati, ad esempio, a quelli delle infrastrutture di collegamento e quindi, se volete, a quelli dei trasporti. Eppure, nessuno chiede di unificare i due Ministeri. Arriveremmo alla creazione di un grande - e magari auspicabile - Ministero del territorio che, tuttavia, sarebbe caratterizzato da una sorta di gigantismo incontrollabile. Quindi, credo che questa preoccupazione non abbia motivo d'essere.

Vengo ora al secondo punto che vorrei trattare e che riguarda la programmazione del sistema di trasporto. Questa competenza, che è attribuita al Ministero dei

trasporti, sempre con l'intesa del Ministero delle infrastrutture, è un compito che stiamo assolvendo.

Da questo punto di vista, tra l'altro, accetto volentieri la critica relativa ad un ritardo di alcuni mesi, rispetto a quelle che erano le mie aspettative e previsioni, nell'ultimazione del piano generale della mobilità, che delinea lo scenario futuro e di lungo periodo del sistema dei trasporti che, nella fase iniziale (sottolineo che esso è in piena continuità con il piano generale dei trasporti e della logistica del 2001, che la legge obiettivo aveva sostanzialmente abbandonato).

Peraltro, la legge obiettivo era - com'è stato ricordato - una legge di procedura. Quindi, non aveva grandi problemi relativamente all'individuazione del sistema delle infrastrutture di collegamento.

Siamo in continuità con quello. Gli anni trascorsi e le condizioni nuove lo richiedevano, anche se - come abbiamo detto - con una visione nuova, e forse leggermente diversa, di scenario.

È chiaro che in questa fase iniziale, in cui il piano sta appena arrivando, esso non potrà che recepire il più possibile ciò che è già sul tappeto nel campo della valorizzazione delle infrastrutture. Inoltre, si attiverà un percorso sul quale, man mano che si andrà avanti, sarà sempre più il piano a determinare le scelte, e sempre meno le scelte a dover essere recepite dal piano. Questa è la *ratio* che sottende al piano generale della mobilità, nel quale i temi che sono stati ricordati, come quello dell'intermodalità, sono presenti a pieno titolo. Li trovate anche nel decreto di programmazione economica e finanziaria del 2008. Sono citati per capoversi, visto che il piano deve ancora debuttare, e quindi non può correre oltre l'ostacolo, ma sono presenti.

Peraltro, posso dire che le linee guida del piano sono state ultimate qualche settimana fa. Siamo nella fase redazionale, alla fine della quale questi atti verranno inviati anzitutto alle Commissioni parlamentari, e poi saranno portati in discussione - come sempre è stato previsto e come sempre abbiamo detto - con le

regioni e con altre istituzioni interessate. La prima di tali presentazioni avverrà l'8 novembre. Quindi, possiamo dire che, seppure con qualche mese di ritardo rispetto al previsto, siamo nella fase di avvio concreto di tutto ciò che questo piano prevedeva.

Vorrei aggiungere un'ultima indicazione di carattere puntuale sul problema della Salerno-Reggio Calabria che è stato sollevato dall'onorevole Rotondo.

Il rischio che paventava, o comunque la situazione che si presenta è quella di un'oggettiva difficoltà che permarrà per alcuni anni nei collegamenti tra la Sicilia e il continente. Esattamente per questo motivo, è stato messo in essere un pacchetto di interventi, finanziati con decreto-legge allegato alla finanziaria (quindi si tratta di fondi già disponibili che stiamo impegnando) per cercare di ovviare a queste difficoltà. Il nostro obiettivo è quello di fare in modo che sulla tratta terminale della Salerno-Reggio Calabria - pochi chilometri, ma purtroppo cruciali - arrivi un flusso di veicoli più basso possibile (soprattutto di quelli pesanti e gommati che trasportano merci), attraverso il potenziamento e l'attivazione di vie alternative, prevalentemente di mare.

Stiamo promuovendo e finanziando l'uso dei collegamenti attualmente esistenti, da Livorno, da Genova, da Civitavecchia, da tutti i porti che hanno già delle linee di collegamento con la Sicilia. Puntiamo all'incremento dei coefficienti di riempimento e stiamo promuovendo l'attivazione di linee nuove e di altre già realizzate: penso, ad esempio, alla Catania-Taranto che esisteva ed era leggermente in sofferenza e che contiamo di riattivare.

Allo stesso modo, stiamo sostenendo, e sosterranno, con queste risorse, l'incremento dell'uso dell'aeroporto di Catania per il trasporto delle merci e di quello di Reggio Calabria per il trasporto di passeggeri. Ci sono poi altri interventi collaterali che non è indispensabile citare.

MARIO TASSONE. C'è Comiso !

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. C'è Comiso sì, c'è Augusta, ci sono realtà diverse. In qualche modo, la nostra aspettativa è quella di arrivare a fare « di necessità virtù », ossia riuscire a promuovere questi tipi di trasporti alternativi.

La ferrovia, purtroppo, offre ancora molto poco da questo punto di vista. Quindi, l'alternativa è rappresentata dal trasporto via mare soprattutto, e via aerea.

Vorremmo fare in modo che alla fine di questa emergenza, quando l'autostrada sarà finalmente conclusa e aperta, tali alternative possano anche rimanere nelle modalità di uso. Così facendo, avremo dato un piccolo contributo alla diminuzione del carico dell'88 per cento (fino a qualche giorno parlavo dell'80 per cento), registrato nel 2006, di traffico merci sulla strada, un problema che dobbiamo assolutamente affrontare.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Prima di fornire le risposte, vorrei avere un piccolo crono-programma, per sapere quale sia la tempistica a disposizione. Ognuna delle questioni che avete posto, infatti, avrebbe bisogno di un'audizione, dato che sono tutte importantissime e fondamentali.

Pertanto, dichiaro innanzitutto il mio impegno a tornare in questa sede, per parlare delle singole questioni in approfondimento, qualora lo riteniate opportuno.

In secondo luogo, preciso che svolgerò in 20 minuti un discorso generale, nel quale affronterò ognuna delle questioni che avete posto, ma senza entrare nello specifico.

Per quanto riguarda la Pontremolese, su tale argomento, nella giornata di ieri, abbiamo tenuto una riunione di otto ore, prima e dopo l'incontro ufficiale con tutte le regioni.

ANGELO SANZA. Otto ore per la Pontremolese! Allora ne dobbiamo fare altre, così lei non va in giro per altre cose!

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Evidentemente dedico 24 ore a lavorare.

Ho voluto fare questa precisazione, perché non vorrei che, se qualche tema venisse affrontato in modo veloce, si dica che non ho voluto rispondere. Sono a disposizione per le risposte specifiche.

Posso riassumere per blocchi, per quando ho potuto capire, l'insieme delle questioni che sono state poste.

In primo luogo, si chiede se c'è, e qual è, il rapporto di continuità o discontinuità fra l'attività infrastrutturale di questo Governo e di quello precedente.

In secondo luogo, si domanda quale rapporto ci sia, e in che modo vengano relazionati i rapporti, tra il Ministero dei trasporti e quello delle infrastrutture nello specifico e, più in generale, tra Governo e società che fa capo a FFSS, e per essa RFI e Trenitalia, per gestire il sistema dei trasporti in Italia, con riferimento sia alla parte infrastrutturale, sia - anche se non ne avete parlato - a quella dei mezzi che vi transiteranno. Del resto, si costruiscono le infrastrutture solo se ci passano i mezzi.

Inoltre, se ho capito bene, inquadrando e riassumendo le questioni che sono state poste, si vuole sapere quali strategie sono state applicate nell'individuazione delle attività da porre in essere in concreto e in base a quali ragioni è stata stabilita la suddivisione di opere nel tempo e nelle priorità.

Quindi, all'interno di queste priorità, si chiede quali sono state le ragioni che hanno spinto a compiere determinate scelte tra nord e sud del Paese, fra l'alta velocità e quella tradizionale nel sistema delle infrastrutture.

Si domanda, ancora, quali sono le interrelazioni e come si intende mettere in rete tutto il sistema ferroviario che verrà realizzato, con l'intermodalità e la logistica, a partire da quella ferroviaria, e con le altre intermodalità che si trovano nel territorio.

In proposito, è stato ricordato l'esempio di Guasticce. Oltre a questo, poi, vi è tutta una serie di casi specifici, come quello della Torino-Lione, *general contractor*, la

Pontremolese, il ponte sullo Stretto, Löt-schberg, Sempione, Malpensa e così via. Questo è il quadro della situazione.

Affronterei subito una prima questione, perché mi è stato chiesto specificamente di fornire una risposta in merito, specificando tuttavia che ciò che dirò è solo un quadratino di un disegno più ampio che poi riprenderò. Inserisco tale risposta in uno dei discorsi generali che anticipo.

Nell'individuazione delle opere da realizzare, nelle tabelle A e B sono state segnalate quelle che intendiamo concretizzare nell'immediatezza. Nella tabella A sono comprese le opere che vogliamo completare, perché in corso; e nella tabella B quelle che dobbiamo fare.

Con opere in corso, non intendiamo solo quelle che sono già cantierate, ma anche quelle che dobbiamo cantierare a completamento di quelle che sono in corso.

Le tabelle A e B sotto questo aspetto, quindi, vanno viste nel loro insieme, perché sono quelle che fanno parte del piano operativo finanziato e finanziabile dal 2007 al 2011.

L'onorevole Sanza ha chiesto che fine abbia fatto la Napoli-Bari. Voglio rispondere a tale quesito, sottolineando che, nell'ambito delle priorità delle opere da attuare, abbiamo inserito proprio il raddoppio e la realizzazione della Napoli-Bari, per oltre 100 milioni di euro, come potete leggere nella tabella B. Questa è una delle opere nuove che intendiamo realizzare.

Vorrei immediatamente aggiungere un altro elemento, in risposta ad un'ulteriore domanda che mi è stata posta in precedenza, relativamente al rapporto tra il nord e il sud.

Vi prego di porre la vostra attenzione al fatto che le opere immediatamente cantierabili, che abbiamo individuato come opere prioritarie, si trovano tutte e quattro nel sud. Precisamente, si tratta della Caserta-Foggia, della Bari-Taranto, della Palermo-Messina e del nodo di Palermo, per un totale di 3,6 miliardi di euro, tutti da cantierare.

La tratta Caserta-Foggia è parte integrante della Napoli-Bari, per la quale interveniamo in due momenti. Un primo momento è immediato, perché è stato già progettato, e vi sono già concrete possibilità di dare inizio ai lavori. Per la tratta Caserta-Foggia, mancavano i fondi e l'abbiamo finanziata.

Oltre a ciò, abbiamo il completamento della Bari-Taranto, la Palermo-Messina e il nodo di Palermo. Insomma, le prime quattro opere infrastrutturali nuove che realizziamo si trovano tutte al sud, per un totale di 3,6 miliardi di euro.

In più, siccome abbiamo considerato come opera prioritaria la Napoli-Bari, come trasversale, abbiamo previsto una spesa di circa un miliardo di euro per il momento; poiché non basta, saranno necessari altri fondi. Infatti, come mi insegnate, abbiamo previsto nel PON nazionale, insieme al FAS della regione Puglia, circa 600 milioni di euro, per spostare la stazione e rifare completamente il nodo di Bari che si aggiunge alla Napoli-Bari.

Le opere che potete vedere riportate nella documentazione scritta, quindi, sono fra le priorità. Ebbene, tornando a monte, vengo subito al punto, riservandomi di approfondire le parti specifiche in un'altra audizione.

Per quanto riguarda il rapporto tra quello che sta facendo questo Governo e quello che ha fatto il precedente, dobbiamo intenderci chiaramente. Le infrastrutture sono quelle. A volte sento dire, giustamente, che dobbiamo invertire la rotta, che dobbiamo cambiare metodo, che dobbiamo sapere bene che cosa vogliamo fare. Se da Roma vogliamo andare a Firenze, non possiamo passare per Napoli. Non c'è niente da fare! In sostanza, intendo dire che le infrastrutture che servono al Paese sono quelle, punto e basta. Non occorrono Berlusconi o Prodi per saperlo. Un qualunque camionista sa quali sono le infrastrutture viarie, ferroviarie e via dicendo di cui c'è necessità.

Il mio problema è stato quello non di inventare nuove infrastrutture, ma di cercare di dare ad esse uno schema logico di priorità rispetto alla coperta a disposi-

zione. Peraltro, devo dire - e lo avete riconosciuto anche voi - che la coperta che abbiamo messo a disposizione per le infrastrutture, soprattutto per quelle ferroviarie, è importante. Infatti, tra il decreto-legge del 2006, quello del 2007, la finanziaria del 2007 e quella del 2008 abbiamo previsto somme importanti per realizzare sia la rete tradizionale, sia la rete alta velocità/alta capacità.

Ciò non vuol dire che in precedenza non fossero state previste delle somme da spendere per tali scopi. Dei fondi erano stati stanziati anche negli anni passati; anzi ne abbiamo prevista una quantità maggiore, in considerazione del fatto l'anno scorso c'erano delle scadenze dovute al contenzioso apertosi con l'Unione europea, la quale aveva previsto che il reperimento dei fondi per realizzare l'alta velocità/alta capacità non poteva essere più considerato una fonte di risorse che non rientrasse nel debito pubblico. Una volta stabilito questo, si è dovuta soddisfare la necessità di riportare tutti i fondi all'interno del bilancio, tant'è che l'anno scorso, solo per ripianare l'impegno assunto con ISPA, che era stato messo fuori bilancio, sono stati messi a bilancio 7,8 miliardi di euro di indebitamento dello Stato.

Definite, dunque, le infrastrutture da realizzare, abbiamo cercato di indicare delle priorità. Aggiungo che nell'ideale immaginario anche il ponte sullo Stretto di Messina è un'opera da realizzare.

C'è chi lo vuole realizzare e chi no; c'è chi ha ritenuto di doverlo considerare come prioritario e chi, come noi, ha ritenuto che non può ora essere valutato come prioritario. All'interno del centro sinistra, sapete bene che ci sono forze politiche che vogliono realizzare il ponte e altre che sanno che non lo possono comunque fare e che è inutile porsi il problema, perché ci sono altre urgenze più imminenti di questa. Stabilito questo, l'abbiamo messo da parte.

Ricapitolando, quindi, quali sono le opere che abbiamo pensato di realizzare? Perché abbiamo inserito nel documento scritto le quattro tabelle? Questo è stato

fatto, proprio per evidenziare che sappiamo e riconosciamo che tutte le opere debbono essere realizzate.

Quindi, non si tratta di continuità tra Governo di destra e Governo di sinistra, ma di continuità di una strada. Del resto, alla strada non interessa essere di destra o di sinistra. Un pezzo di strada bisogna ben farlo.

Ebbene, in quest'ambito abbiamo voluto sottolineare che tutte queste opere sono importanti per il Paese. Al contempo, tuttavia, abbiamo voluto far presente che ci assumiamo la responsabilità di indicare quali tra esse possiamo realizzare subito, quali sono da fare comunque, anche se non ci riusciremo - ci assumiamo la responsabilità di dirlo, senza mentire al Paese, ripetendo che le realizzeremo, senza poi avere i soldi necessari - e quali dovrebbero essere fatte, ma oggi non possiamo essere inserite neanche in un programma a medio termine, perché 190 miliardi di euro rappresentano una decina di finanziarie. Quindi, onestamente, non possiamo neanche immaginarle. Questa è la ragione in base alla quale abbiamo compiuto le nostre scelte.

Allora, questa è continuità con il precedente Governo o discontinuità? Valutate voi. Noi, di certo, abbiamo individuato le attività da porre in essere, considerando innanzitutto il completamento delle opere già iniziate. Completare l'opera, per non buttare a mare anche ciò che è stato già iniziato, la riteniamo una norma di buon senso, da buon padre di famiglia.

In secondo luogo, abbiamo scelto alcune priorità. Tra queste, lo ripeto, nella nostra valutazione, abbiamo dedicato un forte impegno per il sud.

Alcune delle opere che lanciamo partiranno già quest'anno, essendo state inserite nel decreto-legge. Rispondo, con l'occasione, anche ad un'ulteriore domanda che mi è stata posta: mi è stato domandato se le somme presenti nel decreto-legge siano a completamento o a variazione del programma. Ebbene, quelle somme sono di cassa, e quindi non modificano il programma. Le somme stanziare nel decreto-legge di quest'anno, della

settimana scorsa, non incidono sulla variazione della programmazione, in quanto servono per intervenire sulle opere in corso. Inoltre, i pagamenti devono essere effettuati entro il 2007.

Grazie a quella disponibilità, abbiamo la possibilità di aprire i primi cantieri. Peraltro, tutti i cantieri che ho citato li dobbiamo aprire nel 2008. Anzi, per alcuni di essi, in particolare per il nodo di Palermo, speriamo di poter anche anticipare l'apertura.

In quel caso, si tratta di tre lotti. Un lotto è ancora in discussione, dopo essere stato approvato in via definitiva, è stata chiesta una modifica (una galleria che consentisse l'interramento di una parte che passa dentro la città). Tuttavia, gli altri due lotti, quello iniziale e quello finale, possono essere realizzati.

Mi è stato inoltre chiesto, sempre in linea generale, quale sia la ragione che ha portato a questa apparente cattiva distribuzione tra alta velocità e reti tradizionali, e se essa sia da individuare nel fatto che per la prima vengono spesi più soldi per la prima che per le seconde. Ebbene, questo è vero, ma non in virtù di una continuità con il precedente Governo. La spiegazione di tale situazione è data dal fatto che, mentre la rete tradizionale deve essere mantenuta, messa in sicurezza e gestita, quella ad alta velocità deve essere costruita, realizzata. A questo sono dovuti i maggiori costi. È nell'ordine naturale delle cose che le ferrovie di oggi siano strutturate in un modo molto diverso rispetto alle precedenti, per le quali bastava posizionare due binari.

Le strade ferrate di oggi devono essere fatte in modo tale da sopportare e supportare, in estrema sicurezza, treni ad alta capacità e ad alta velocità importanti.

In questo discorso entra quello relativo ai costi, un tema al quale è necessario prestare attenzione. Senz'altro, i nostri costi sono di molto superiori a quelli di altri Paesi. Ciò è dovuto ad una fisiologia e ad una patologia del sistema. Tuttavia, la patologia del sistema non implica, come conseguenza il non agire. Posto che è necessario sottoporsi ad un'operazione

chirurgica, non si può decidere di non farla, perché fa male. Certo, si può cercare di evitare il dolore, ma non si può evitare l'operazione in sé, perché altrimenti si va incontro ad una situazione peggiore: si potrebbe morire.

Si è creato un sistema patologico di aumenti indiscriminati di costi, ma questo non può avere come conseguenza quella di fermare il lavoro. Questa equazione non la possiamo accettare.

Pertanto, abbiamo istituito e reso efficiente il servizio per l'alta sorveglianza all'interno del Ministero delle infrastrutture. Nel regolamento che abbiamo predisposto, a seguito dello « spacchettamento » fra i due ministeri, è stata costituita e approvata una nuova direzione generale di vigilanza e controllo che interloquisce con una serie di entità e organi dello Stato, primo fra tutti l'Alto commissario per la lotta alla corruzione. Sono ormai giornaliere le interazioni che hanno luogo fra noi e gli uffici dell'Alto commissario per la lotta alla corruzione.

Noi stessi abbiamo creato, all'interno del ministero, un ufficio di ispezione e vigilanza che abbiamo messo *on line*, in comunicazione con il Ministero dell'interno, con il Ministero delle finanze, con l'Alto commissario. Noi stessi siamo, quasi quotidianamente, interlocutori delle varie autorità preposte in altri campi, compresa quella giudiziaria.

Numerosi degli interventi che vedete in termini di esiti, di verifiche e controlli derivano anche da notizie di reato che forniamo noi stessi.

Questa è la patologia, ma c'è una fisiologia nel costo ulteriore e superiore, dovuta anche al fatto che l'alta velocità, in questi anni, si è trasformata in uno strumento che ha consentito a tutte le realtà territoriali interessate di avanzare richieste di ogni tipo.

Attraverso l'alta velocità, dunque, si sono realizzate tante altre opere, importanti per il sistema Paese, ma che non dovevano essere messe a carico dell'alta velocità e delle grandi opere, stradali ed infrastrutturali che devono essere realizzate. Alcune di esse servono come com-

pensazione ambientale, altre come compensazione *tout court*. È un uso cittadino, un uso italiano: non ho detto abuso, ma uso. Non l'ho considerato tra le patologie, ma tra le fisiologie. Tuttavia, quando si va a fare il calcolo finale, si nota che se costruire un'opera costa 100, è necessario spendere 110 a causa di tutto ciò che si deve realizzare intorno ad essa.

È giusto che si costruiscano tali opere, basta che se ne prenda atto e che non si criminalizzi chi le realizza, dicendo che costano troppo. Se si chiede di realizzare un campo sportivo, questo non è un problema, ben venga, ma si prenda atto che un'opera del genere è cosa ben diversa da un'infrastruttura.

Vengo al secondo dei punti che mi interessa trattare. Quanto agli altri - lo ripeto - sono disponibile a tornarci. Ora però voglio lanciare un tema fondamentale e delicato. Dico questo, con tutta l'assunzione di responsabilità che mi compete.

Vi è una questione ferroviaria, intesa come strutture societarie, che è necessario affrontare. In base alla mia esperienza, credo di poter dire che il sistema, per come è strutturato adesso, non solo non risponde ed è in violazione delle direttive europee, ma non è neanche funzionale alle esigenze concrete del Paese. Inoltre, spesso, vi è conflitto di interessi fra le varie società che si realizzano.

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Bravo!

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Lo ripeto, dico questo, assumendomene la responsabilità. Non si tratta di uomini, è una questione di modello, che dobbiamo affrontare tutti insieme, senza scannarci tra destra e sinistra. Dobbiamo assumerci la responsabilità tutti insieme di riconoscere che è ora di mettere mano a questa storia.

Del resto, dobbiamo considerare questa *holding* FFSS, che ha interesse al piano industriale, ma che con me non ha mai parlato di questo argomento.

Mi è stato chiesto qual è il piano industriale e qual è il rapporto. Ebbene, non ho avuto ancora il piacere di ricevere

questo documento; se lo leggo, è perché sono abituato cercare la polvere sotto al tavolo, ma questo è un altro discorso. In ogni caso, lo ripeto, sul piano formale dei rapporti, non ho conoscenza del piano industriale.

Vi posso assicurare però che - questo ve lo dico con estremo senso di responsabilità - il contratto di programma che leggete nella documentazione (e la concessione che abbiamo sottoscritto) non è il contratto di programma presentato dall'amministratore Moretti. Il contratto di programma che RFI e FS mi hanno presentato era diverso da quello che voi leggete, perché questa volta l'ho imposto io, l'ho fatto io, e ho respinto quello che mi è stato proposto. Mi assumo la responsabilità di quello che affermo.

Il contratto di programma l'abbiamo ideato e scritto e abbiamo preteso che venisse realizzato presso il Ministero delle infrastrutture. Naturalmente, abbiamo seguito gli ordini, o meglio le direttive, del Ministero dei trasporti.

Tengo a ribadire che il Ministero dei trasporti predispone un piano generale e indica come intende realizzare l'intermodalità. Personalmente, credo in questo e porto rispetto.

Sapete che cosa penso? Ribadisco che sono convinto che se il Ministero dei trasporti e il Ministero delle infrastrutture fossero unificati, sarebbe meglio.

Inoltre, grazie all'alto senso di responsabilità con cui stiamo affrontando questo impegno, ad oggi non abbiamo patologie di rapporti, ma solo fisiologie. Anzi, abbiamo un dialogo continuo e costruttivo. Piaccia o non piaccia, la situazione è questa.

Le stesse persone che lavorano da una parte all'altra svolgono le loro funzioni tranquillamente, senza litigare fra di loro. Sembra strano, ma è così.

Dunque, il problema non riguarda i rapporti, ma la funzionalità del sistema. Pertanto, credo che, se ci fosse un solo ministero, sarebbe meglio. Anzi, i colleghi sanno che sarei ben disposto anche a passare il mio scettro al Ministro Bianchi. Dico questo in una sede ufficiale e potrei tranquillamente ribadirlo in altre sedi.

CESARE CAMPA. C'è sempre la Presidenza del Consiglio!

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Se mi fate delle domande, io rispondo. Vi assicuro che non mi tirerò indietro. Non l'ho mai fatto.

Come dicevo, ritengo che sia ora di capire se questo « contenitore ferrovie » debba esistere e che cosa debba fare. Fino a quando esiste questa sovrastruttura rispetto a RFI, a Trenitalia e ad altri soggetti, essa deve realizzare il suo piano industriale e, quindi, deve far quadrare i suoi bilanci, che non sempre corrispondono alle esigenze che RFI, come struttura figlia, presenta.

È chiaro che non posso accettare la logica per cui, come adesso sta accadendo, si intende proporre un nuovo soggetto da affiancare a Trenitalia per avere le nuove tratte. Non posso subire una situazione del genere, senza interloquire. Del resto, se tale soggetto acquisisce le tratte più appetibili e a me rimangono le altre, come faccio a far funzionare le ferrovie e la rete? È troppo semplice diventare gestori e fare propria la Torino-Milano, ad esempio, perché rende, mentre tutte le altre strutture non vanno da nessuna parte!

Personalmente, dunque, ho già avanzato agli organi competenti una mia proposta molto semplice. Sono convinto che FFSS sia una sovrastruttura e che RFI debba fare il gestore della rete e, come tale, debba rispondere direttamente al Ministero dell'economia e delle finanze, per quanto riguarda la proprietà, e ai ministeri competenti - mi auguro al ministero competente - per quanto riguarda le responsabilità di gestione.

Tutti gli altri soggetti, Trenitalia compreso, se la giocano in concorrenza per vedere chi offre di più e meglio per pacchetti di proposte che è il ministero a mettere in gara, e nei quali c'è una parte di polpa, ma anche una di osso. Quindi, i concorrenti eventuali faranno i loro calcoli per valutare la possibilità di partecipare o meno. Del resto, non credo che sia una

grande idea quella di spolpare sempre lo Stato e lasciargli gli indebitamenti e le attività a perdere.

In conclusione, sotto questo aspetto, vi posso assicurare che il contratto di programma che è emerso non è figlio del piano industriale, ma è *ex se* e non guarda al piano industriale delle Ferrovie. Il nostro contratto di programma attiene a quello che serve al Paese.

Per darvi un'idea della situazione, vi dico che alle dieci di ieri sera eravamo ancora a discutere della questione del nodo di Palermo. Quando abbiamo predisposto il decreto-legge della scorsa settimana, infatti, ho posto, come condizione, quella di far partire subito dopo tale opera, dal momento che è fondamentale.

Si diceva che relativamente al nodo di Palermo era tutto a posto e che si stava realizzando. Invece, per un anno vi ho ripetuto che si trattava chiaramente di una bugia, perché non c'erano i soldi necessari. D'altra parte, ho anche detto che lo avrei realizzato io. È passato un anno, ma ancora non è pronto. Quindi, a questo punto, non posso più limitarmi a dire che non l'avete fatto voi, perché mi trovo nella stessa situazione una situazione delicata.

Abbiamo stanziato i fondi e, adesso, ogni giorno, viene sollevata una questione. È chiaro che fino a quando abbiamo questa sovrastruttura che guarda ad altri interessi, ossia ai piani industriali di funzionalità dell'azienda e non del Paese, si corre il rischio che delle opere non vengano avviate o lo siano indipendentemente dalla volontà politica.

Per questa ragione, la questione è stata posta nelle competenti sedi e ce ne stiamo occupando. Voi mi avete chiesto notizie in merito. Credo non sia sufficiente avere approvazioni o critiche, se ci darete anche suggerimenti, consigli e, soprattutto, decisioni parlamentari, potremo lavorare insieme e cercare di risolvere i problemi.

In quest'ambito, quindi, come vedete, la legge obiettivo è quella struttura secondo cui abbiamo rimesso in fila le opere da realizzare - rispetto a quello che aveva fatto il precedente Governo - secondo uno

schema di priorità, dividendole per tabelle. Pertanto, quel che prima era una massa indistinta, informe di opere, oggi ha una continuità e una consequenzialità.

Per quanto riguarda il sud, come ho detto, la scelta tra alta velocità e rete tradizionale dipende dalla differenza di funzione. Alcuni casi specifici, come quello della Pontremolese, sono stati risolti.

Nell'incontro finale che abbiamo avuto con tutte e tre le regioni (Toscana, Emilia e Liguria), nonché con il Ministero, RFI ed anche Astaldi, abbiamo convenuto che per la Pontremolese, entro fine anno, il CIPE approverà il progetto completo. Lo scorso anno sono stati stanziati dei soldi, per realizzarne la progettazione, che è stata completata e ci è stata consegnata a giugno di quest'anno. Noi l'abbiamo inviata per i prescritti pareri dei Ministeri dei beni culturali, dell'ambiente e via dicendo, pareri che sono già stati espressi.

La Pontremolese, quindi, passerà al CIPE tra la fine di ottobre e l'inizio di novembre. Inoltre, entro fine anno, la progettazione completa, con i fondi previsti nell'articolo 965 sarà approvata. Poi sarà indetta la gara per la progettazione definitiva, fatta per blocchi. Trattandosi di diversi miliardi di euro ed essendoci altre priorità ancor più impellenti della Pontremolese, non possiamo prevedere di realizzarla nell'immediato. Tuttavia, vogliamo cominciare da subito a mettervi mano. Quindi, individuiamo dei lotti progressivi e successivi, nell'ambito dei quali ci sarà anche un apporto finanziario che sarà dato dall'Autorità portuale di La Spezia e dalle regioni interessate. Quindi, la realizzazione della Pontremolese è parte dei nostri programmi, tanto è vero che arriverà al CIPE prima della fine dell'anno.

Sempre in questo quadro, quanto al primo tratto in costruzione affidato all'impresa Astaldi, c'è una grossissima questione che riguarda il contenzioso, ancora una volta, dovuto al fatto che esiste una società ferroviaria che decide cosa fare e quando. Noi, come Governo, riteniamo che la Pontremolese vada completata, anche se sappiamo che la società ferroviaria non intende inserirla fra le sue priorità, per-

ché, evidentemente, in base alla logica del profitto, essa non rende nel breve tempo.

Noi riteniamo, invece, che sia funzionale al rapporto Adriatico-Tirreno e, soprattutto, che sviluppando il porto di La Spezia e collegandolo poi con la parte est, questa possa produrre un valore aggiunto.

PRESIDENTE. Ministro, la prego di concludere. Non abbiamo più tempo, essendo imminenti votazioni in Assemblea.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Vorrei far intendere che l'appalto è bloccato, perché si suppone che nell'area dove sta lavorando la Astaldi siano seppellite numerose bombe post-belliche. Dunque, dobbiamo prevedere un'assegnazione a parte, per risolvere il problema. A tal riguardo avrei altre cose da dire, ma purtroppo non abbiamo tempo.

In ultimo, la questione relativa all'interporto di Guasticce, come lei sa, è stata portata al CIPE la settimana scorsa ed è stata approvata. Quindi, i lavori sono andati avanti.

Con tutto il rispetto per le altre urgenze che ognuno ha ritenuto di segnalare, credo che le risposte in merito le troverete nel piano prioritario del DPEF, ivi comprese il Sempione-Löetschberg. Come avete potuto vedere, con riferimento agli interessi che abbiamo per Löetschberg, abbiamo realizzato la bretella Arcisate-Stabio. Inoltre, stiamo completando tutte le infrastrutture cominciate intorno a Malpensa, perché riteniamo che, indipendentemente dall'interesse o meno di Alitalia, Malpensa sia una realtà quasi completata, dunque preferiamo finirla, piuttosto che lasciarla a metà.

PRESIDENTE. Prendiamo l'impegno di riconvocare i signori ministri...

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Ricordo la domanda del collega Lovelli.

MARIO LOVELLI. Sulla revoca dei contratti con il *general contractor* per l'alta velocità.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. C'è una legge che stabilisce che i contratti sono revocati.

MARIO LOVELLI. Avevo chiesto se ci fosse l'intenzione di reintervenire su quella norma di legge.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Allo stato, c'è una legge.

Ho avanzato una proposta di reintervento su quella norma di legge, che ho chiesto venisse inserita anche all'interno della legge finanziaria. Tuttavia, quella norma non poteva essere inserita in finanziaria, in quanto norma programmatica, e non di finanziaria.

Siamo in attesa della decisione del Consiglio di Stato, che dovrebbe intervenire entro questo mese. Vedremo se il Consiglio di Stato darà ragione a loro o al Governo, in relazione alla legittimità o meno di quel provvedimento, compatibilmente con la procedura comunitaria.

MARIO LOVELLI. Decide adesso?

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Il Consiglio di Stato dovrebbe emanare la sentenza entro il mese di ottobre e la Corte di giustizia europea, credo, entro novembre.

PRESIDENTE. Nel ringraziare i signori ministri e tutti i commissari che hanno rivolto domande con il dono della sintesi, ci assumiamo l'impegno di riconvocare in audizione i signori ministri su questioni specifiche che meritano ulteriori approfondimenti.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 11,05.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. COSTANTINO RIZZUTO

*Licenziato per la stampa
il 13 novembre 2007.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

