

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 11,30.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Seguito dell'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sulle linee programmatiche del suo Dicastero, per le parti di competenza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, il seguito dell'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sulle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza.

Desidero naturalmente ringraziare il Ministro per la sua presenza. Essendo in corso, come tutti sappiamo, la trattativa legata al rilancio di Alitalia, dopo lo svolgimento della relazione del Ministro, rinverrò il seguito dell'audizione ad altra seduta.

Do la parola al Ministro Matteoli.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, signor presidente. Signori commissari, come ha già avuto modo di ricordare il presidente,

è in corso dalle ore 10 la riunione, che posso definire finale, relativa alla vicenda Alitalia.

Ho partecipato all'inizio dei lavori, ma avendo questo impegno presso la Commissione mi sono dovuto allontanare, scusandomi con il Ministro Sacconi, così come ora chiedo scusa a voi se dopo la relazione saremo costretti a rinviare il seguito di questa audizione. Credo che vi rendiate conto che non solo è in corso una trattativa su un problema molto serio, che riguarda circa 20 mila lavoratori, ma vi è anche un'attesa da parte del Paese che merita una particolare attenzione. Inoltre, credo di poter dire che la vicenda interessa anche questa Commissione.

Come ricordava il presidente, nel precedente incontro, che poi fummo costretti a rinviare per la ripresa dei lavori d'Aula, avevo cominciato a illustrare la relazione. Ritengo, tuttavia, di doverla riprendere dall'inizio — anche se, per quanto riguarda le prime pagine, molto probabilmente si tratterà di una ripetizione — per disegnare un quadro organico. Ripartirò dunque dall'inizio, per rispetto dei membri della Commissione e di coloro che la scorsa volta non erano presenti. Diversamente, avrei illustrato mezza relazione nella scorsa audizione e dovrei illustrarne oggi l'altra metà.

Non c'è dubbio che l'audizione in questa Commissione e quella precedente in Commissione ambiente rappresentino un combinato disposto. Ritengo opportuno, prima di entrare nel merito delle linee strategiche del Dicastero che mi onoro di presiedere, ricordare un dato che, a mio avviso, denuncia in modo sintetico l'emergenza che vive non il comparto dei trasporti singolarmente, ma l'intera nostra economia, la nostra crescita. Infatti, l'in-

cidenza del costo del trasporto e della logistica nel nostro Paese si attesta ormai intorno al 22 per cento, mentre in Europa tale valore non supera il 14-16 per cento. Questo significa che ci sono 6-8 punti percentuali che rischiano ogni giorno di rendere non competitivi i nostri prodotti e che tolgono un adeguato valore aggiunto alla nostra crescita economica.

Questa mia denuncia testimonia da sola un approccio tutto particolare al tema legato alla costruzione dell'organizzazione dell'offerta di trasporto. Non è solo un'esigenza programmatica, non è una dichiarazione di buona volontà a fare, ma è essenziale una presa d'atto dell'urgenza di rispondere alle esigenze reali della domanda di trasporto.

La risposta del Governo, tramite il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non può non partire proprio dal superamento delle due cause che hanno marginalizzato o penalizzato, in alcuni casi in modo irreversibile, il nostro Paese: l'assenza di un'offerta infrastrutturale adeguata (il nostro Paese, che all'inizio degli anni Settanta in materia infrastrutturale era tra i primi quattro-cinque Paesi europei, oggi è sceso agli ultimi posti) e la carenza dei servizi di trasporto merci e passeggeri.

La prima causa, come ho ricordato nella mia audizione alla Commissione ambiente, ha in modo inequivocabile tre indicatori, che da soli testimoniano la gravità dell'emergenza. Il primo indicatore è rappresentato dalla congestione. L'incidenza della congestione nel sistema logistico costa 19 miliardi di euro l'anno in Italia.

La saturazione è il secondo indicatore, soprattutto su alcuni assi, in modo particolare sui valichi. Tale saturazione, purtroppo, non avendo attivato i lavori del valico del Frejus e del terzo valico dei Giovi, nel 2014 imporrà il cadenzamento, l'attesa e la prenotazione per il transito dei mezzi di trasporto. L'aumento del transito è passato, in quarant'anni, da 19 milioni di tonnellate a 150 milioni di tonnellate.

Il terzo indicatore è rappresentato, a mio avviso, dalla monomodalità dell'offerta di trasporto. La ferrovia si avvia in Europa, da un'incidenza del 28 per cento sul globale della modalità degli anni Settanta, a una soglia di poco superiore all'8 per cento. In Italia, sempre nello stesso periodo, è passata dal 13 all'8 per cento. Nella passata legislatura, questa lettura, misurabile nell'emergenza, è stata a mio avviso ignorata. Non voglio qui fare una polemica con il precedente Governo. Era difficile governare nei due anni del Governo Prodi, per una serie di motivi, innanzitutto perché non c'era una maggioranza, soprattutto al Senato, che potesse consentire scelte di un certo rilievo come merita il settore dei trasporti.

Ad ogni modo, nella passata legislatura sono state bloccate diverse procedure che portavano alla realizzazione di infrastrutture per una serie di veti incrociati. Questa stasi, che produrrà seri problemi al processo di riattivazione di tutte le attività infrastrutturali, è stata grave perché abbiamo accumulato un danno che i tecnici misurano in circa 4.300 milioni di euro.

Inoltre, a causa del fondamentalismo del «no», si è detto «no» anche al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che è stato diviso inutilmente in due distinti dicasteri. La divisione ha infatti fatto emergere le crisi patologiche di due organismi chiave come le Ferrovie dello Stato e l'ANAS, due organismi che, pur svolgendo missioni precise, strettamente legate all'offerta dei trasporti, rispondevano a due distinti dicasteri.

Questa crisi di organicità ha praticamente incrinato la funzionalità dell'offerta di trasporto sia su ferrovia che su strada. Altrettanto è avvenuto nel comparto del trasporto marittimo, dove una serie di iniziative adottate durante la passata legislatura sono rimaste solo dichiarazioni di intenti. Anche in questo caso, le autorità portuali hanno dovuto seguire due distinte impostazioni strategiche: quella del Ministero dei trasporti e quella del Ministero delle infrastrutture.

Lo stesso fenomeno si è registrato nel comparto aereo.

In questi mesi, nel massimo dei casi, si è cercato di sottoscrivere accordi e impegni con le regioni. Tuttavia, non solo non ha preso corpo e avvio nessuna nuova opera, ma, a causa dei veti paralizzanti del fondamentalismo del « no », si sono create le condizioni per un blocco dell'infrastruttura organica del Paese.

Con questo non voglio dire che molte opere infrastrutturali che erano iniziate nella legislatura precedente non sono state continuate, ma sono andate avanti per una parte minore di quello che era necessario.

Questa legislatura, a mio avviso, deve caratterizzarsi non come la legislatura che disegna programmi e avvia cantieri, ma come quella che riesce ad attuare i progetti e completa le opere. Quelle che erano continuate nei due anni precedenti naturalmente devono essere portate a termine, mentre quelle che erano bloccate sono state riattivate e i motori sono stati riaccesi.

Per continuare a infrastrutturare organicamente il Paese occorrono ovviamente risorse. Ho però il dovere di usare onestà intellettuale. La carenza di risorse è un tema comune a tutti gli Stati dell'Unione europea. Infatti, nella formulazione delle reti TEN è infatti emerso un dato preoccupante: per infrastrutturare in modo organico l'intero territorio comunitario (27 Stati membri) occorrono 630 miliardi di euro. Per realizzare solo le opere prioritarie occorrono 257 miliardi di euro.

L'esame di quanto è stato assegnato ultimamente dall'Unione europea per la realizzazione delle reti TEN accresce le nostre preoccupazioni, giacché sono stati stanziati per le infrastrutture solo 4,8 miliardi di euro.

Questa limitata disponibilità finanziaria su scala comunitaria si ripete anche su scala nazionale. Il quadro fonti-impieghi, che supporta le opere della legge obiettivo, testimonia che, per poter dare attuazione al piano decennale della legge obiettivo come aggiornato nel 2007, occorrerebbe disporre nel prossimo triennio 2009-2011 di un volano di risorse pubbliche pari a circa 20 miliardi di euro, nonché di oltre

25 miliardi di euro dall'Unione europea e di ulteriori 35 miliardi di euro dal privato.

Per una serie di motivi, tuttavia, tale quadro fonti-impieghi dovrà essere sostanzialmente rivisitato. Le risorse comunitarie (fondi TEN e POR) non potranno infatti superare nelle previsioni più ottimistiche la scala di 14 miliardi di euro. Le risorse provenienti da capitali privati dovranno raggiungere valori molto più elevati, mentre le risorse pubbliche dovranno essere ampiamente ridimensionate, alla luce del momento congiunturale che il Paese vive ormai da oltre sei anni.

In sintesi, oggi ci troviamo di fronte ad un piano fonti-impieghi della legge obiettivo che si attesta su un valore globale di 174 miliardi di euro, di cui circa 115 miliardi relativi ad opere già approvate dal CIPE e con una disponibilità di circa 60 miliardi di euro. Nel prossimo triennio, dovremmo poter disporre di 14 miliardi di euro di risorse pubbliche e di 30 miliardi di euro di risorse private.

Non sarà facile, ma, considerando quello che si è riusciti a fare in passato nel quinquennio 2001-2006 (circa 60 miliardi oggi disponibili), l'impegno non è da ritenersi utopico.

D'altra parte, non fare significa bloccare la crescita. Tutti coloro che nei convegni di economia denunciano come primo male del Paese la mancata crescita dovrebbero quanto meno ricordare che non destinare una soglia adeguata di risorse all'infrastrutturazione del Paese significa decidere il blocco della crescita.

Quello che in questa fase si sta cercando di fare è la identificazione di una disponibilità sistematica di risorse pubbliche. È importante cioè disporre di una soglia minima di risorse, una soglia minima ma ripetibile e certa. Solo in tal modo si possono costruire forme di partenariato pubblico-privato, solo in tal modo arriveranno davvero capitali privati.

La seconda causa, quella legata alla carenza di servizi, trasporto merci e passeggeri, è caratterizzata da dati che, se letti attentamente, dimostrano l'esigenza di un'azione davvero forte e incisiva da parte del Governo. Il costo del petrolio è

addirittura arrivato ai 150 dollari al barile. Ora fortunatamente appare in calo, ma parte dal costo di 18 dollari al barile del 2003.

Questo aumento è avvenuto non in un arco di tempo lunghissimo, ma in cinque anni. Si è passati da 18 dollari al barile addirittura a 150, anche se ora per fortuna pare ridimensionarsi anche in maniera costante.

In secondo luogo, è necessario considerare il costante rischio di saturazione per alcuni assi portanti dell'attuale rete, sia su ferro che su gomma, saturazione causata dalla crescita della domanda. Anche qui i dati inducono a riflettere. Alla fine degli anni Novanta, i nostri porti movimentavano 300 milioni di tonnellate e 3 milioni di TEU. Oggi, dopo soli sette anni, i porti movimentano 500 milioni di tonnellate e oltre 10 milioni di TEU. Nel 2014, l'arco alpino sarà saturo su alcuni assi.

Il terzo punto riguarda la crescita differenziata del PIL. Da oltre sei anni, la Cina ha l'11-12 per cento, l'Europa ha il 2-3 per cento.

A questi macrodati, che denunciano fenomeni di sostanziale cambiamento dell'assetto economico del Paese, si ritiene utile aggiungerne altri che riguardano le nostre città: il costo da congestione delle grandi e medie aggregazioni urbane; il costo sopportato dalle famiglie italiane per il trasporto, anche in ambito urbano, che nel 2007 è stato superiore a 40 miliardi di euro; la sinistrosità delle strade, che nel 2007 è stata di 280 mila incidenti; il consumo dei carburanti nel trasporto su strada pari a 34 miliardi di euro nel 2007; il blocco della mobilità nelle città grandi, medie e piccole, che genera danni rilevanti nelle attività del terziario, incidendo quindi in modo diretto sulla crescita del PIL; il tasso di inquinamento, che anche in ambiti urbani di 200 mila abitanti aveva superato la soglia-limite del CO2 addirittura sette-otto volte al mese; il forte indebitamento pubblico del trasporto locale.

Per superare queste due cause, che bloccano la crescita, abbiamo ritenuto opportuno definire un programma di azioni

in grado di riattivare la macchina, di ridare incisività alle azioni legate sia all'offerta dei servizi, che all'infrastrutturazione dell'offerta.

Si è così tentato di produrre un programma temporale di tutte le fasi attuative, articolato nelle seguenti sei macroaree di intervento: mi riferisco al riassetto del Dicastero e delle società controllate, che è stato portato a compimento, alla sicurezza dei lavori pubblici e dei trasporti, quindi alla difesa della vita, alla dimensione internazionale della mobilità, all'offerta di trasporto sempre più coerente con le esigenze degli utenti e del mondo della produzione e del commercio, all'infrastrutturazione organica del Paese, al rapporto con il territorio e a una nuova politica della città e della casa.

Per dare attuazione a queste sei finalità strategiche, occorre innanzitutto continuare il processo di infrastrutturazione organica del Paese.

Questo comporterà lo sblocco dei seguenti interventi, di cui non do lettura secondo un ordine di priorità, ritenendo che questo elenco sia la priorità: la realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione (abbiamo compiuto qualche passo avanti importante e, terminata la prima fase, siamo passati alla seconda fase, quella progettuale); la realizzazione del terzo valico dei Giovi sul collegamento ferroviario alta velocità Milano-Genova; la realizzazione dell'asse alta velocità Milano-Verona; la realizzazione dell'asse ferroviario Verona-Padova; la realizzazione dell'asse autostradale Brescia-Bergamo-Milano, la cosiddetta BreBeMi, e della tangenziale est di Milano (per la BreBeMi è sorto un problema sollevato dall'Unione europea, che naturalmente stiamo cercando di risolvere e vi confesso che sono ottimista che si possa farlo nelle prossime settimane); la realizzazione dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia; la realizzazione dell'asse autostradale Roma-Formia, diretta conseguenza della realizzazione del tratto autostradale Cecina-Civitavecchia; la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina.

Occorre altresì garantire la sicurezza nei lavori pubblici. In realtà si dovrebbe subordinare l'ingresso nel settore delle costruzioni di nuove imprese ad una sorta di test che validi la capacità di gestire la sicurezza in cantiere e la prevenzione degli infortuni.

Inoltre, è necessario sostenere la famiglia e i giovani attraverso un piano casa che sarà pronto nei prossimi giorni, quindi il Parlamento potrà pronunciarsi in merito.

Infine, si tratta di dare efficienza ed efficacia all'offerta dei servizi di trasporto attraverso le azioni che andrò ad elencare.

Innanzitutto, la riforma organica del trasporto pubblico locale. A tal riguardo, non voglio nascondere la mia preoccupazione — una delle più grandi che nutro — perché noi, sia nel centrodestra, sia nel centrosinistra, per tanto tempo abbiamo portato avanti una politica per invogliare i cittadini a lasciare la macchina a casa. Oggi questo potrà accadere, perché il potere d'acquisto dei salari non è aumentato e c'è stato un incremento del prezzo del petrolio, ragione per cui il cittadino sarà obbligato — uso un termine che non vorrei mai adoperare — a lasciare l'auto a casa e a utilizzare il trasporto pubblico locale, che non è tanto efficiente da poter ricevere quanti decideranno di aderirvi.

Chiaramente, non intendo generalizzare: possono anche esserci delle città con un trasporto pubblico locale migliore di altre, ma complessivamente — lo vedo e lo sento anche dai contatti che ho con i sindaci, tanto delle piccole quanto delle grandi città — mi pare che non ci siano grandi differenze.

Quindi, è davvero preoccupante l'approssimarsi di un'esplosione della domanda. I livelli di costo dei carburanti porteranno automaticamente i cittadini a ricorrere al trasporto pubblico. Ad esempio, in una città come Roma, dove l'abbonamento a Metrebus costa 230 euro l'anno, è impensabile spendere 3 mila-4 mila euro per muoversi con un mezzo privato. Altrettanto si può dire per le altre città con dimensioni superiori alle 100 mila unità.

Ebbene, il passaggio dal mezzo privato al mezzo pubblico provocherà nel breve periodo gravi problemi di saturazione, gravi problemi rispetto alla capacità di garantire un'offerta adeguata. Su questo ho intenzione di attivare un tavolo con l'ANCI, perché è indispensabile un confronto per cercare di trovare le soluzioni, tenendo sempre conto delle risorse, dal momento che i conti devono essere fatti sulla base di questo.

Vi è la necessità di riprendere un cammino che era iniziato — lo dico molto timidamente — anche durante il Governo 2001-2006, ossia quello delle autostrade del mare, che sono passate da un interessante *slogan* mediatico a progetto concreto durante quel quinquennio. Tuttavia, non ne sono nate tante o comunque non quante ne dovrebbero nascere.

Recentemente ho avuto modo di trovarmi a Messina e la sera intorno alla mezzanotte ho assistito al momento in cui un traghetto caricava un camion che in 8-9 ore di navigazione sarebbe arrivato al porto di Salerno, mentre gli autisti ovviamente avrebbero dormito durante il tragitto. Successivamente, dal porto di Salerno i vari camion si sarebbero irradiati secondo le proprie destinazioni.

Ebbene, occorre potenziare le autostrade del mare, perché queste portano sicuramente meno traffico su strada. Oltretutto, in un Paese che ha 8 mila chilometri di coste, non sfruttare al massimo questa possibilità sarebbe un vero errore.

Occorre, poi, dare sostegno alla portualità. In proposito, voglio dire che è quasi pronto un testo di riforma della legge n. 84 del 1994, tenendo conto di ciò che quella legge stabilisce. Dico in questa Commissione che personalmente ho avversato tale norma, perché non la ritenevo adatta a risolvere i problemi e soprattutto a raggiungere l'obiettivo che rappresentava la filosofia di fondo di quella legge, ossia l'autonomia finanziaria.

Da questo punto di vista, vi è stato un totale fallimento. Quindi, con una commissione della quale fanno parte l'Assoporti e coloro che sono interessati al settore portuale, stiamo predisponendo

una bozza. Poi, come sempre avviene, ovviamente, sarà il Parlamento a esprimersi.

Vorrei sottolineare questo elemento. Quanto all'introdurre necessari elementi di semplificazione delle procedure, mi pare che si debba essere tutti d'accordo, in particolare per quelle concernenti l'approvazione dei piani regolatori o delle varianti. Infatti, in un porto spesso un progetto resta fermo e bisogna snellire le procedure.

Attenzione: quando parlo di snellire le procedure (si fa presto a fare polemica attorno a questa affermazione), non intendo dire che si debbano togliere i controlli. Se necessario, aumentiamo i controlli; ma che le procedure debbano essere snellite è fuori di dubbio.

È necessario, inoltre, portare a compimento l'iter di adozione del decreto sui dragaggi. Anche su questo, non è possibile non poter sfruttare i nostri porti a causa di una serie di veti incrociati. Inoltre, sono troppi i ministeri che si occupano del dragaggio di un porto. Dovrebbe essere primario il Ministero dell'ambiente, da quando si è stabilito che i primi 20 cm sono rifiuto. Tuttavia, occorre che vi sia un ministero di riferimento, che sia quello delle infrastrutture o quello dell'ambiente, anche se personalmente ritengo che sia più attinente il secondo.

Rimane comunque fermo che i dragaggi sono indispensabili. Altrimenti, le navi di un certo tonnellaggio non possono attraccare.

Occorre, inoltre, fare in modo che la portualità si organizzi più marcatamente verso un modello di sistema. Oggi, a mio avviso, abbiamo troppi porti, perché in 100 chilometri vi sono tre o quattro porti distribuiti in maniera assurda. Tuttavia, data la loro esistenza, non voglio di certo cancellarli. Ciò dimostra, però, che in passato ognuno voleva un suo foro e un suo porto.

In ogni modo, i porti non possono farsi guerra tra loro, perché darebbero vita a una guerra tra poveri. I porti devono fare sistema. Allora, può darsi che riescano a

esprimere tutte quelle potenzialità che un Paese con le nostre caratteristiche deve avere.

È necessario completare adeguatamente il processo di autonomia finanziaria delle autorità portuali, accrescendo, però, nel contempo il controllo dell'amministrazione centrale sulle principali decisioni delle autorità.

Vengo ora al completamento della riforma del settore aereo. Parlare in questi giorni di tale argomento, data la situazione dell'Alitalia, è abbastanza imbarazzante.

Il progetto Galileo cambierà l'intero assetto, l'intero sistema di assistenza del volo. L'ENAV, quindi, dovrà traguardare in tempi certi due distinti obiettivi: l'adeguamento tecnologico sempre più spinto degli impianti e la riorganizzazione e la nuova formulazione delle risorse umane.

Per quanto concerne l'ENAC, sarà necessario portare a compimento un adeguamento dell'assetto giuridico del trasporto aereo e la designazione degli aeroporti di interesse nazionale.

Anche su questo argomento, voglio far notare che in Italia gli aeroporti sono arrivati ad essere 106, una cifra assurda; se non stiamo attenti, ognuno rivendicherà un aeroporto nella propria città.

Si deve mirare, poi, all'esercizio sempre più efficace delle funzioni di regolazione, controllo e indirizzo.

Quanto alla sicurezza stradale, durante il mese di agosto vi sono state diverse prese di posizione per una serie di incidenti. Mi interessa relativamente il dato statistico, soprattutto dopo aver letto che, tutto sommato, nonostante i gravi incidenti, il numero è stato inferiore a quello degli anni precedenti. A me, francamente, non interessa questo dato. Certo, si deve tener conto dell'imponderabile, ma tanti di questi incidenti possono essere evitati. Anche su questo, si è insediata una commissione che sta studiando il profilo tecnico.

So anch'io che l'introduzione nelle autovetture di un meccanismo simile a quello degli aerei non è un provvedimento che può assumere l'Italia. Questo è un problema che può essere analizzato a livello europeo; è impensabile che ciascun paese

assuma autonomamente una decisione del genere. Il 9 ottobre si terrà una riunione dei ministri dei trasporti a livello europeo e in quella sede mi farò portatore di una richiesta di esaminare in tempi brevi anche questa possibilità.

A proposito dei *guard-rail* — so di aver suscitato le polemiche di coloro che sono titolari di concessioni autostradali — ricorderete che quando furono introdotti quelli in cemento si disse che erano più sicuri; dopo pochi anni abbiamo assistito al loro smantellamento e al ritorno ai *guard-rail* in acciaio. Insomma, anche a questo riguardo i tecnici devono dirci qual è il sistema più adeguato che, sebbene certamente non eviterà tutti gli incidenti, perlomeno ci permetterà di ridurre il numero. Del resto, anche un solo incidente deve preoccupare tutti, maggioranza e opposizione.

Sullo sviluppo dell'intermodalità e della logistica, come ho già detto, non possiamo non tener conto di alcuni fatti che riguardano la nostra economia e la nostra organizzazione logistica, che forse stiamo cominciando a comprendere solo oggi. Ad esempio, oggi cominciamo a capire che la portualità italiana gestisce realmente solo il consumo del sistema economico e demografico del Paese: un volume complessivo *import-export* stimato intorno ai 4-5 milioni di TEU; tutto il resto transita senza nemmeno uscire dalla cinta doganale, cioè senza effettuare stoccaggio o lavorazione della merce. La Germania, invece, attraverso i porti del nord gestisce un traffico di *container* quattro volte superiore a quello che sarebbe giustificato dal volume delle merci importato o esportato nel Paese. Perché questo avviene? La Germania svolge un ruolo di piattaforma logistica al servizio di altri Paesi, tra cui sicuramente l'Italia. Secondo alcuni istituti di ricerca, la logistica costituisce in Germania il terzo datore di lavoro, dopo l'industria dell'auto e della chimica, con oltre 2,6 milioni di occupati.

In Italia sono circa 500 mila gli addetti, dipendenti e autonomi, dell'intero settore del trasporto merci e logistica. Questo confronto testimonia che dobbiamo fare

qualcosa. Il nostro obiettivo diventa quindi la conquista di uno spicchio di mercato del grande *business* della logistica mondiale.

D'altra parte, sono davvero cambiati tutti gli approcci alla logistica. Bastano pochi dati per misurare tale rivoluzione: nel 1970 circolavano nel mondo circa 10 milioni di TEU, mentre oggi sono circa 400 milioni. Il mondo del trasporto e della logistica deve prendere coscienza di questa rivoluzione copernicana.

È urgente, quindi, identificare procedure e progetti che siano in grado di fluidificare la distribuzione delle merci nelle grandi aree urbane, simulare in anticipo l'utilizzo congiunto del sistema Galileo e del sistema VTS per verificare forme di contenimento del carico a vuoto, avviare il riassetto funzionale delle Ferrovie dello Stato.

Sarebbe pura utopia dare consistenza operativa alle finalità prima elencate senza rendere più efficace e più incisiva l'azione di organismi chiave che oggi caratterizzano la progettazione, la costruzione e la gestione dell'offerta trasportistica del Paese (Ferrovie dello Stato e ANAS). Insieme al Ministero dell'economia e delle finanze, azionista di queste società, produrremo in tempi brevi una serie di proposte mirate al superamento di quei vincoli di natura procedurale, finanziaria e gestionale, che spesso hanno reso poco chiaro il rapporto tra società e Governo, tra società e organi locali.

Con il 2011 nelle Ferrovie dello Stato ci sarà la concorrenza, cui la privatizzazione conduce. Si è costituita una società che ha già ordinato 25 treni, 22 dei quali verranno immessi nel 2011 sulle linee ferroviarie. Un treno resterà fermo per eventuali sostituzioni in caso di guasto. In tal modo entra la concorrenza nel nostro Paese. Come più volte ribadito con l'amministratore delegato, ingegner Moretti, anche le Ferrovie dello Stato devono internazionalizzarsi, cercare di conquistare i mercati europei. Nel nostro Paese, infatti, avremo la concorrenza e dobbiamo quindi

poter essere concorrenti, perché l'Europa non può esistere solo per alcuni e non per noi.

Sono lieto che la società che nel 2011 sarà concorrente sia composta per l'80 per cento di capitali italiani, ma le nostre ferrovie devono internazionalizzarsi e l'amministratore delegato si è dichiarato perfettamente d'accordo su questo.

In conclusione, questo quadro programmatico richiede anche una rivisitazione sostanziale di norme esistenti, la redazione di ulteriori provvedimenti in grado di rispondere in modo mirato e funzionale alla serie di emergenze, di anomalie e di evoluzioni dell'assetto infrastrutturale e trasportistico del Paese e dell'Unione europea. Vogliamo perseguire questa serie di impegni collaborando sistematicamente con questa Commissione, un'ipotesi programmatica che certamente recepirà tutti i contributi prodotti da questo consesso.

Avere in un certo senso anticipato alla seconda decade di giugno la manovra finanziaria e aver dato all'impostazione finanziaria un respiro triennale, oltre a rappresentare un metodo innovativo rispetto al passato, dimostra la volontà dell'Esecutivo di rispondere in modo adeguato alle attuali emergenze del Paese. La drammatica crisi dell'offerta di trasporto impone un'azione immediata, non procrastinabile.

Lo sviluppo economico del Paese passa sicuramente attraverso la capacità di questo Governo di realizzare infrastrutture, di rendere il trasporto efficiente per una serie di motivi. Le infrastrutture e i trasporti sono infatti indispensabili in tutti i Paesi, soprattutto industrializzati, in particolare in Italia, giacché il nostro Paese non possiede materie prime, che devono essere recepite attraverso il trasporto. Quando il prodotto è finito, deve essere consegnato. Se il costo del trasporto incide sul costo finale del prodotto per mancanza di infrastrutture sufficienti, il problema non si limita all'esigenza di velocizzare il nostro arrivo a casa o in ufficio, ma si lega allo sviluppo della nostra economia e anche all'industria del turismo.

Quando eravamo più poveri, chi poteva permettersi di andare in vacanza lo faceva per un mese. Oggi che siamo più ricchi, anche coloro che possono permetterselo vanno in vacanza per una sola settimana e per giungere a destinazione non possono perdere un giorno all'andata ed uno al rientro. Come italiani, dobbiamo riflettere anche su questo. La concorrenza è diventata molto forte, giacché solo qualche anno fa nessuno pensava che Paesi come la Croazia o la Spagna potessero svilupparsi turisticamente come avvenuto. Le infrastrutture sono quindi fondamentali.

Quando nei giorni scorsi mi sono recato a Cernobbio presso lo Studio Ambrosetti, che organizza ogni anno questo seminario, sono stato lieto di sentir affermare dal precedente Ministro delle infrastrutture che, nonostante maggioranza e opposizione abbiano tanti motivi per litigare per diversità ideologiche ed una differente visione del Paese (fortunatamente c'è anche con una forte linea di demarcazione), le infrastrutture potrebbero essere il settore in cui maggioranza e opposizione possono riunirsi a un tavolo e cercare insieme un percorso.

PRESIDENTE. Il Ministro è chiamato a partecipare all'incontro che si sta svolgendo in via Veneto presso il Ministero dello sviluppo economico sul tema Alitalia. È pertanto necessario aggiornare i nostri lavori; nella prossima seduta si svolgeranno gli interventi dei membri della nostra Commissione a cui farà seguito la replica del Ministro.

ALTERO MATTEOLI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Non torno certo tra un mese, ma la prossima settimana.

MARIO LOVELLI. Signor presidente, intervengo sull'ordine dei lavori. Signor Ministro, poiché lei oggi ha riletto la relazione che aveva già illustrato in Commissione ambiente e che aveva iniziato a svolgere anche in questa sede nella scorsa occasione, per la prossima volta le chiederei di non limitarsi a una rilettura e di fornirci un aggiornamento dettagliato sulla vicenda Alitalia.

Nell'audizione di ieri, il Ministro Tremonti ha dichiarato di non essere la persona competente in materia per delineare le strategie della nuova compagnia aerea, perché, essendo stata liquidata Alitalia, il Ministero dell'economia e delle finanze non è più parte in causa.

Le chiedo quindi una nuova relazione sull'argomento Alitalia in modo più puntuale.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Oggi non avrei potuto.

PRESIDENTE. Sta bene. Ricordo comunque che noi stessi abbiamo chiesto al

Ministro di riprendere la sua relazione dall'inizio, visto che la volta scorsa, data la ristrettezza dei tempi, vi è stato spazio solo per un breve intervento introduttivo.

Nel ringraziare il Ministro Matteoli, rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

La seduta termina alle 12,10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 16 ottobre 2008.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO