xvi legislatura — ix commissione — seduta del  $1^{\circ}$  febbraio 2011

# COMMISSIONE IX TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

### RESOCONTO STENOGRAFICO

#### **AUDIZIONE**

11.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 1º FEBBRAIO 2011

#### PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARIO VALDUCCI

#### INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Biasotti Sandro (PdL)	9
Valducci Mario, Presidente	3	Garofalo Vincenzo (PdL)	5
Seguito dell'audizione del sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Bartolomeo Giachino, sul piano della lo- gistica elaborato dalla Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Rego- lamento):		Giachino Bartolomeo, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti	
		Meta Michele Pompeo (PD)	7
		Monai Carlo (IdV)	12
		Toto Daniele (FLI)	9
		Tullo Mario (PD)	5
Valducci Mario Presidente 3 10	). 12	Velo Silvia (PD)	3

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Futuro e Libertà per l'Italia: FLI; Italia dei Valori: IdV; Iniziativa Responsabile (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, La Discussione): IR; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.



xvi legislatura — ix commissione — seduta del 1º febbraio 2011

#### PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,45.

#### 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 sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Bartolomeo Giachino, sul piano della logistica elaborato dalla Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, il seguito dell'audizione del sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Bartolomeo Giachino, sul piano della logistica elaborato dalla Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica.

Ricordo che nella seduta del 18 gennaio scorso il sottosegretario Bartolomeo Giachino ha svolto la propria relazione. Chiedo, quindi, se vi siano deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

SILVIA VELO. Mi scuso con il sottosegretario perché ho seguìto i lavori in parte dall'esterno, dal momento che per altri impegni non ho potuto essere presente alle varie sedute che ci sono state. Mi sembra, però, di capire che sulla questione del progetto a cui stanno lavorando il sottosegretario e la Consulta dell'autotrasporto ci sia non dico un sostanziale accordo, ma comunque un apprezzamento e un giudizio positivo. In parte credo che, come riconosciuto anche dallo stesso sottosegretario, la discussione e i rilievi che abbiamo avanzato in Commissione rispetto al ruolo dell'autotrasporto e rispetto ad altre questioni, come le risorse, hanno dimostrato il nostro atteggiamento propositivo su un tema così rilevante. Personalmente, come il sottosegretario sa, seguo per il Partito Democratico il settore dell'autotrasporto; ritengo ancora di dover sottolineare come sia necessario uno sforzo in più sul tema del riequilibrio modale, il che non significa minore attenzione per l'autotrasporto. Stamani abbiamo partecipato ad un incontro presso la Confetra – non so se il sottosegretario ha potuto seguire la relazione sullo studio commissionato da Confetra - ma in molte occasioni, anche all'interno delle associazioni di autotrasportatori, come Confetra, riecheggia un appello per contrastare l'eccessivo peso della gomma nel trasporto merci del nostro Paese. l'eccessiva frammentazione del settore e l'eccessivo peso del conto proprio sul trasporto merci, con tutte le conseguenze del caso, sia per la scarsa competitività del sistema logistico del Paese, sia per gli effetti sulla vivibilità delle nostre città e della nostra rete viaria. Il tema del riequilibrio modale richiede, quindi, uno sforzo maggiore rispetto a quello che in parte è già stato fatto nella bozza di piano che il sottosegretario pone alla nostra attenzione.

Ci sono due temi rilevanti, che io ci tengo a sottolineare nuovamente in questa sede. Uno è quello del trasporto merci su ferro: sia io che il sottosegretario Giachino ci siamo trovati in molte assemblee nazionali e convegni e in ogni sede tutti i soggetti, Assoporti, Unione interporti, che operano nella logistica nei settori più disparati, lamentano la riduzione consistente e progressiva della quota di merci che in Italia viene trasportata su ferro. A torto o a ragione, poi, trasferiscono automaticamente questa responsabilità su Ferrovie dello Stato. Su questo vorrei un approfondimento da parte del Governo, dal momento che è socio unico delle Ferrovie dello Stato, perché delle due l'una: o la società Ferrovie dello Stato agisce in totale autonomia o il Ministero dell'economia, in qualità di azionista unico di quella società, ha dato questo indirizzo. Su questo non abbiamo mai avuto, né in Assemblea né in Commissione, una risposta chiara dal Governo.

Il Parlamento è stato protagonista di una discussione a luglio, che ha visto il Partito Democratico promotore e che poi ha avuto come esito l'approvazione all'unanimità di una risoluzione, il cui contenuto era appunto il potenziamento del trasporto merci e persone su ferro; anche in quella sede la questione è stata posta. Su questo aspetto c'è un atteggiamento contraddittorio o perlomeno altalenante da parte del Governo. Il sottosegretario Castelli in quella occasione e anche in risposta ad una mia interpellanza parlamentare disse chiaramente che le Ferrovie dello Stato sono una società per azioni e come tale si pongono l'obiettivo del pareggio di bilancio e che per questa ragione le tratte in perdita non sono più sostenute. In altre sedi, però, nessuno è in condizione di dire di no al riequilibrio su ferro.

Su questo tema servono una presa di posizione e una strategia chiara, coerente e conseguente da parte del Governo, e questa strategia deve emergere chiaramente all'interno del piano della logistica. Noi non crediamo che il trasporto delle merci su ferrovia debba per forza essere effettuato da un soggetto pubblico e nemmeno che la società di gestione del servizio ferroviario debba farsi carico dei costi di un servizio privato, questo è evidente,

tuttavia su questo ci vuole un impegno pubblico, sia in termini di strategia che finanziari, e comunque ci vuole chiarezza nelle posizioni del Governo. Io giudico insufficienti le misure contenute al riguardo nel piano della logistica.

Giudico insufficienti anche le azioni sul tema dei porti. Mi risulta che nel decretolegge cosiddetto « milleproroghe », attualmente in discussione al Senato, sia stato presentato dal Governo un emendamento che prevede il taglio di risorse alle autorità portuali. Noi abbiamo fatto dei subemendamenti, ma non è chiarissimo come si presenti quel taglio. C'era già stata una proposta, ai tempi del governo Prodi, fatta da Bersani, con la quale si prevedeva che, nei casi in cui le autorità portuali, per loro negligenza, non avessero speso le risorse a loro disposizione, queste venissero decurtate e questo è un principio sacrosanto. Mi pare che, invece, in questo caso si vada a un taglio indiscriminato. Ci sono situazioni in cui le autorità portuali, per esempio, non procedono coi dragaggi perché non hanno avuto dal Ministero dell'ambiente l'autorizzazione necessaria a seguito della VIA

Allora, se c'è un ritardo negli interventi che non dipende dalla negligenza dell'autorità portuale, ma è imputabile ad altri livelli istituzionali, non si può procedere al taglio delle risorse, e in ogni caso le risorse rivenienti da questi tagli devono essere reimpiegate sul sistema dei porti italiani. A proposito dei porti si parla di « sbottigliamento », di ultimo miglio, ma non si vedono nel piano della logistica quegli interventi normativi e, soprattutto, finanziari che possano conferire gambe e concretezza a queste indicazioni di principio.

Queste sono le due questioni che a mio giudizio sono più rilevanti. Ce ne saranno molte altre, ma vorrei sottolineare queste due, che, ribadisco, mi paiono le più rilevanti.

Colgo infine l'occasione per chiedere al sottosegretario di aggiornarci, riferirci, relazionarci, in questa sede o in un'altra apposita, sullo stato dell'accordo e dell'attuazione del decreto dell'autotrasporto dell'agosto scorso, perché – da uno degli

ultimi comunicati di UNATRAS - sento nuovamente segnali di ansia e allarme delle imprese dell'autotrasporto, che dicono che, ad oggi, le misure contenute in quell'accordo e poi trascritte nel decreto rimangono soltanto buone intenzioni: in particolare gli autotrasportatori lamentano scarsità di controlli a carico del committente, che di fatto ancora non ha nessuna responsabilità effettiva, l'assenza dell'accordo sui tempi di scarico e carico e degli accordi di settore, nonché la mancanza del rispetto dei pagamenti a 60 giorni. Inoltre siamo ancora in ritardo sulla cancellazione delle 50.000 imprese fantasma dall'albo e sull'attività dell'Osservatorio dell'autotrasporto; nel frattempo sono aumentati i pedaggi autostradali e il gasolio e la condizione degli autotrasportatori delle imprese di autotrasporto è ulteriormente peggiorata. Potrebbe sembrare una richiesta che esula dal contenuto dell'audizione, ma io non credo - seguo il settore e vedo la tensione che cresce - e penso che sarebbe bene che su questo il Governo pronunci una parola chiara rispetto all'attuazione di un impegno preso ad agosto.

MARIO TULLO. Molto più rapidamente della collega Velo, di cui condivido le osservazioni, mi estranio per un attimo dalla situazione che sta vivendo la politica nel nostro Paese.

Questo è il periodo delle prime pagelle per gli alunni. Il tentativo del sottosegretario Giachino, che ringrazio per la disponibilità al confronto, è un po' come quella del ragazzo a cui sta per arrivare la pagella e cerca di presentare un compito in classe straordinario, però non c'è la sufficienza. Ho letto con attenzione: lei ha precisato bene, addirittura le cita, ci sono un certo numero di azioni che non costano, poi ci sono quelle costano. Su quelle che non costano cita come fatto straordinario - io e lei ci siamo confrontati in diverse sedi, abbiamo ascoltato gli stessi interlocutori - la creazione dell'Ufficio unico delle dogane. Andava realizzato già da molto tempo!

Viene nuovamente e giustamente menzionata la situazione dei corridoi, come segretario Giachino, in qualità di princi-

l'Italia vi partecipi coerentemente sulla base delle direttive impartite dall'Europa. Io ho scoperto di aver partecipato, lo scorso anno a maggio, all'insaputa del mio capogruppo Meta, ad un'iniziativa elettorale del Popolo delle libertà, quando, a San Pier d'Arena - c'era anche lei, sottosegretario - ci è stato detto che era stata posta la prima pietra del terzo valico: il terzo valico non c'è! Per non parlare, e mi associo, di quanto ha detto il presidente della Commissione lavori pubblici al Senato, il senatore Grillo, non più tardi di dieci giorni fa riguardo ai porti: lui ha detto, e io ho condiviso - ho fatto anche una nota stampa - che non può esserci riforma senza autonomia finanziaria.

Allora, c'è uno scarto tra quello che si propone nel piano e quanto fino a oggi è stato fatto da questo Governo, dopodiché, torno a ripetere, molte delle cose che sono scritte nel piano sono condivise e lavoreremo per provare ad attuarle, ma oggi c'è uno scarto ancora fortissimo tra ciò che viene annunciato e ciò che si è realizzato. Non si può dire che è straordinario e rivoluzionario realizzare l'Ufficio unico delle dogane perché sono svariati anni che bisognerebbe farlo, tutto qui.

Anche se mi sembrava giusto dirlo, ribadisco che continueremo a confrontarci e a dare un contributo per migliorare la logistica del nostro Paese.

VINCENZO GAROFALO. A mio avviso, purtroppo, ogni tanto ci facciamo un po' prendere la mano dalla posizione che vogliamo difendere. Penso che tutti noi abbiamo sostenuto zcome fosse necessario un impegno importante riguardo al tema della logistica che - ahimé - anche nell'alternanza delle maggioranze al Governo, non mi pare aver ricevuto grande attenzione, se non per singoli interventi di settore. Non mi pare, però, che chi si è cimentato a governare questi processi in passato abbia risolto questo problema o abbia riformato materie, compresa quella del settore portuale, che incidono su questo ambito.

Io credo che vada dato atto al sotto-

pale rappresentante della Consulta e nostro interlocutore, di avere messo la redazione di un piano della logistica sul tavolo dell'attività governativa e di quella delle categorie interessate. Si tratta di un piano nazionale che è la base per un piano operativo, come si dice in diversi punti della bozza che ci è stata consegnata. Siamo tutti ormai convinti che affrontare un tema del genere è indispensabile soprattutto per affrontare le problematiche antiche, come il disequilibrio modale che nel Paese esiste. Sappiamo che il maggiore imputato, tra i vari sistemi di trasporto, è l'autotrasporto, visto da tutti oggi come un settore che occupa la posizione maggiore all'interno del comparto, in misura sproporzionata rispetto agli altri settori del trasporto probabilmente grazie anche al lavoro delle lobby.

Il piano non trascura alcun settore. Ho visto parti del piano, anche consistenti, dedicate a temi che a mio avviso sono importanti, come quello della distribuzione delle merci nelle città o della mobilità sostenibile. Credo che parlare finalmente di logistica, come ci si accinge a fare in maniera più concreta oggi attraverso questo piano, sia un merito che va sicuramente riconosciuto. C'è, ovviamente, ancora moltissimo da fare, c'è da capire come si intende realizzare il versante operativo di un piano della logistica condiviso, come articolare i futuri investimenti e come investire le risorse derivanti dall'applicazione del piano. Di fatto, se abbiamo 40 miliardi di euro di spreco rappresentati oggi dall'assenza di un coordinamento tra le varie modalità di trasporto, da una totale assenza di co-modalità, dalla poca intermodalità che caratterizza il nostro Paese e se riusciamo ad attuare un recupero del 10 per cento annuo, i famosi 4 miliardi di euro che il sottosegretario Giachino ci indica, allora dobbiamo capire in che direzione investiremo le risorse derivanti da queste maggiori economie. Certamente, l'investimento è reclamato da tutti, sia dalla maggioranza sia dall'opposizione. Bisogna capire in che modo si riuscirà a dare a questo Paese una politica di trasporto delle merci su rotaia,

che è vero che ha avuto e ha dei cali in tutta Europa, ma che deve confidare nell'ipotesi di un aumento dei flussi dei trasporti, che prima o poi ci sarà, e che ci auguriamo ci sia prima e non poi. Purtroppo oggi il nostro Paese è vittima di una politica che viene guidata poco dal suo naturale protagonista, cioè dal Ministero dei trasporti, e un po' più dall'erogatore dei servizi, che evidentemente non vede nel settore del trasporto merci – diversamente dall'alta velocità – un'interessante fonte di business.

Lo stesso discorso riguarda il trasporto delle merci via mare. È un settore che il Governo continua a guardare con attenzione – la prova è la riconferma dell'ecobonus – ma è necessario vedere come questa modalità si integri all'interno di tutto il sistema dei trasporti nazionale. Ragionare, quindi, in termini di intermodalità e di co-modalità mi pare sia più che necessario, e in ogni caso si tratta di un ragionamento introdotto in questo piano.

Mi pare, inoltre, un approccio interessante anche quello che il piano ha nei confronti dei processi logistici di filiera: questi non riguardano, infatti, soltanto il comparto dei trasporti, ma possono essere visti in termini di aiuto a settori che hanno bisogno di vedere la logistica come un accessorio della loro attività e non come, invece, un comparto a sé stante al quale chiedere dei servizi. In questo piano c'è senza dubbio questa attenzione e non riconoscerla sarebbe ingeneroso.

Aggiungo anche, vista la mia passata attività nel campo delle autorità portuali, che è vero che i terminalisti del campo portuale e marittimo reclamano un'attenzione maggiore. Forse, se dovessi dare un consiglio e se il sottosegretario volesse accettarlo, gli suggerirei di effettuare un maggiore approfondimento riguardo a questo comparto, che rappresenta una grande occasione del Paese, forse una delle più facili da assecondare, non dico in termini politici, ma proprio grazie alla geografia del Paese, che ha un'enormità di porti, risorse naturali, diffusi su tutto il territorio. Sfruttare l'infrastruttura por-

tuale è infatti più facile di quanto non sia, invece, realizzare una nuova rete ferroviaria o nuove autostrade.

Concludo dicendo che un settore merita una maggiore attenzione. Si tratta del settore del cargo aereo che, come abbiamo sentito in varie occasioni, è in condizione di offrire probabilmente un sostegno al nostro prodotto interno lordo, realizzando in Italia una piattaforma che ancora oggi non so se si può possa considerare esistente, ma che potrebbe essere inserita all'interno di un piano nazionale moderno.

MICHELE POMPEO META. Vorrei porre al sottosegretario alcune domande di metodo, procedurali. Qualora ogni singolo membro di questa Commissione o la Commissione nella sua interezza decidesse di dare un proprio specifico contributo al piano, chiederei al sottosegretario qual è la strada migliore per farlo.

Lei ci ha portato, e non poteva essere diversamente, un documento approvato da un organo consultivo come la Consulta. Tuttavia, credo che, dal punto di vista della cogenza e dell'influenza che gli atti parlamentari potranno avere sul piano stesso, si tratti di un documento che non ha presa, non ci sono automatismi se non quelli legati al credo politico o alla convenienza politica.

Lei è riuscito a chiudere un lavoro che i suoi predecessori non avevano chiuso negli ultimi anni; il documento parla di 50 azioni che si intende mettere in campo ed è condivisibile, è una buona piattaforma per tentare di risolvere i problemi della logistica nel nostro Paese e non sarebbe poca cosa riattrarre l'attenzione della politica e delle istituzioni su un tema che è assai compromesso, non siamo noi a dirlo: stamani le grida d'allarme di Confetra lo hanno dimostrato.

Ora, io le dico, forse anche informalmente, che sarebbe stato meglio chiamarci durante l'*iter* dell'approvazione del piano da parte della Consulta. Il documento mi pare a questo punto virtualmente chiuso. Per quanto mi riguarda, sento l'esigenza di fornire un contributo, però bisogna capire attraverso quale strumento: vorrei dare un

contributo al documento e anche ai destinatari del documento stesso, cioè agli operatori, ma anche alle istituzioni, al Governo, al sistema delle regioni e così via. Proporrei ai colleghi una risoluzione, sottoscritta da tutti i gruppi parlamentari, rivolta al Ministero, al sottosegretario, alla Consulta, ma anche al Governo.

Detto questo, nelle 50 azioni che il documento della Consulta evidenzia, sono d'accordo, c'è anche una semplificazione, però stiamo parlando di un settore nel quale l'Europa, ma non solo, è arrivata e abbiamo assistito a un processo di colonizzazione. Accanto a una debolezza del sistema della logistica nel nostro Paese, alla polverizzazione, alla deformazione, mai corretta, di cui diceva la collega Velo, in merito al rapporto tra gomma e ferro, assistiamo anche a un dato di impoverimento. La piattaforma, come si dice anche in modo retorico, rappresentata dall'Italia sul Mediterraneo la stanno usando - secondo le logiche del profitto del mercato gli operatori stranieri, noi ne paghiamo solamente le conseguenze. Su questo non voglio assolutamente imitare altri tentativi, ma o si fa un patto vero o non se ne esce.

Abbiamo assistito oramai a un processo irreversibile, non si corregge più: le merci non viaggiano su ferro. Se avessimo voluto raggiungere livelli di vantaggio e di competitività duraturi, avremmo dovuto correggere a monte quel gioiello che è l'alta velocità, però lì abbiamo visto che le merci non viaggiano per tante ragioni. La rete tradizionale, che ha tantissime vie, liberate da un'offerta che non utilizza al 100 per cento la rete infrastrutturale, non è utilizzata per i motivi messi in evidenza dall'analisi contenuta nel documento, che è vera: gli interporti, le autostrade del mare, i raccordi, sono tutte azioni che non sono state messe in campo nel passato e che adesso fanno diventare quasi impossibile questa sfida per una logistica sostenibile ed efficiente.

Credo che di quelle 50 azioni dovremmo metterne in campo 4 o 5. Abbiamo dato all'autotrasporto su gomma consistenti sostegni economici, partendo da Prodi sino al Governo attuale, e non

abbiamo migliorato il sistema. Oggi sento dire che il prossimo Consiglio dei ministri defiscalizzerà il sud: vogliamo provare a tradurre questa azione anche nel nostro campo e pensare che le merci che viaggeranno nel sud Italia potranno beneficiare di una serie di misure che saranno previste in generale per il sud? Il grande documento, bellissimo e condivisibile, che genera un buon dibattito politico, anche affascinante, rimane carta straccia se non lo si traduce in termini di politiche attive del Governo e delle istituzioni.

Caro sottosegretario, io non voglio dare consigli. Credo però che la rendiamo più forte se qui, non potendo emendare il documento perché non dobbiamo votarlo - è votato infatti dalla Consulta - proviamo tuttavia a lavorare ad una risoluzione che, partendo da quello stesso documento, vincoli Parlamento e Governo a mettere in fila e in campo una serie di azioni irrinunciabili. Al di là, infatti, delle differenziazioni, oramai sui temi del trasporto su ferro, su gomma, dei nodi urbani, delle autostrade del mare rischiamo di perdere definitivamente il treno dei mercati che ci arrivano sotto casa e poi prendono altre rotte - mi riferisco a Suez e all'Africa – e si dovrebbe con più nettezza fare la scala delle priorità delle azioni da mettere in campo e delle risorse da utilizzare.

L'onorevole Velo diceva che gli impegni contenuti negli accordi stipulati ai tempi della visita di Prodi in India e in Cina, quando sembravano aprirsi nuove opportunità e furono firmati altri contratti, non sono stati rispettati e quelle azioni non hanno avuto fortuna perché 3 o 4 porti italiani non sono riusciti a fare gli scavi, in quanto il ministero non ha dato le necessarie autorizzazioni. In questa sede abbiamo fatto riunioni per due mesi e non se n'è usciti. Il mega direttore generale dell'ambiente a valle bloccava ogni progetto, e mi riferisco ai porti di Livorno e Napoli: è stata un'esperienza da dimenticare. Ora quel treno è passato. Ci avete riprovato anche voi, ma nulla è cambiato. Nello stesso lasso di tempo in cui noi facciamo uno scavo, non nell'efficientissima Cina o nel Mar Baltico, ma nel Maghreb nascono infrastrutture e si generano porti capaci di sottrarci quello che, invece, ci spetterebbe naturalmente, dalla storia, dalle relazioni politiche che storicamente abbiamo messo in campo verso i mercati fiorenti, anche nuovi, da tanti e tanti decenni.

Ripeto che l'apprezzamento che le rivolgo non è manieristico. C'è un lavoro fatto. Lei testardamente l'ha condotto in porto, questo glielo riconosciamo. Ora, se il nostro ruolo deve limitarsi a questo, a prendere atto, dopo una discussione e un confronto, che il documento è quello, che ha dei punti forti e anche dei punti contraddittori, come si fa a dargli cogenza? Dargli cogenza significa approvare qui un atto, una risoluzione appunto, che possa vincolarci reciprocamente e che può essere anche un segnale rispetto al Parlamento e al Governo. Questa è la proposta che faccio. Anche informalmente si può fare un piccolo comitato di redazione nello stesso Ufficio di presidenza. Mi sembra il modo migliore e più intelligente di operare, mettendo insieme una serie di questioni e, – quando arriverà, se arriverà, il decreto per defiscalizzare il sud – provando ad immaginare tre o quattro iniziative per la logistica al sud. Se ci si mette a lavorare, credo che riusciremo produrre un buon documento, anche perché tante risorse - non sono state mai tantissime sono state buttate e non hanno migliorato il sistema.

Quello che mi preoccupa moltissimo, lo ribadisco, è che stiamo subendo le politiche attive degli altri. Che le infrastrutture siano realizzate o meno, in tempi di liberalizzazione, se non ci si attrezza si diventa consumatori, non produttori. Questo succede in tutti i campi e la logistica è il campo più esposto. I dati obiettivi portano a dire che questo grande Paese di navigatori, organizzatori, grandi architetti, ingegneri, grandi pianificatori sta subendo l'aggressione degli efficientissimi cugini del nord Europa, ma anche la concorrenza di chi si affaccia sui nostri mercati. Pensate soltanto alle merci in transito.

Rivolgo a lei questa proposta e, per competenza, anche al presidente.

DANIELE TOTO. Sarò brevissimo. Ho avuto modo di esaminare al meglio il piano del sottosegretario di Stato durante la presentazione avvenuta presso un interporto e devo esprimere il mio apprezzamento per questo piano della logistica. Va sottolineato che il sottosegretario ha avuto l'intuito di porre al centro della politica il problema della logistica, un problema che probabilmente determina una grande serie di ritardi e molteplici difficoltà.

Pur tuttavia, dobbiamo immaginare che, ancorché il quadro sia bello, bisogna evitare di soffermarsi a guardare semplicemente la cornice. A costo di ripetermi, non posso che rimarcare la politica del Governo sul mercato ferroviario delle merci, nel quale negli ultimi quattro anni si è perso il 40 per cento di competitività, dove una direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri, quella del 7 luglio del 2009, prevede la riduzione del numero di scali merci utilizzabili anche dai privati in maniera da inficiare il libero mercato, tant'è vero che alcune società private hanno presentato ricorso ai tribunali competenti. Ricordo, inoltre, che l'ultimo prospetto informativo della rete (PIR) contiene una direttiva sui doppi macchinisti, che l'ingegner Moretti ha parlato di dumping salariale dei propri concorrenti nell'ambito dell'audizione in una Commissione parlamentare e, da ultimo, che il Governo ancora immagina il servizio cargo come servizio universale dando dei contributi. Ritengo che, proprio perché il piano della logistica - che a mio avviso deve essere accolto in maniera più che favorevole - sia efficace, il Governo debba davvero intraprendere una politica per il trasporto ferroviario delle merci più incisiva rispetto a quanto è stato fatto fino ad ora.

SANDRO BIASOTTI. Vorrei portare all'attenzione della Commissione e del Governo una mia forte preoccupazione, quella della crisi dell'Egitto. Voi potete immaginare cosa succederà se dovessero chiudere il canale di Suez? Significherebbe che l'Italia perderebbe dall'oggi al domani forse decine di migliaia di posti di lavoro con la chiusura di alcuni porti, come Gioia Tauro o Cagliari, ma soprattutto che le navi nel Mediterraneo non verrebbero più. Mi rivolgo, quindi, proprio al Governo, comprendendo anche che si tratta di un fatto internazionale. Tuttavia, oggi discutiamo della logistica, ma io tengo a rimarcare il fatto che veramente saremmo in una situazione di crisi difficilissima.

Fatta questa premessa, anch'io mi associo con grande sentimento ai complimenti per il lavoro svolto dal sottosegretario Giachino, che mi sembra anche una voce un po' fuori dal coro rispetto all'interesse che dovrebbe avere la logistica per il nostro Governo. Credo che l'appoggio che diamo al sottosegretario dovrebbe essere veramente molto forte.

Anch'io avrei delle critiche, condivido in parte le motivazioni per cui non si è arrivati, per esempio, all'autonomia finanziaria; sono convinto che non ci si è arrivati perché non l'abbiamo spiegata bene al Ministro Tremonti. È una riforma finanziaria a costo zero, se gliela spiegassimo bene insieme al sottosegretario Giachino e al presidente Valducci, capirebbe subito, perché è un uomo intelligente, che fa del federalismo una bandiera.

Recepisco e condivido l'appello del collega Meta: sono d'accordo ad aumentare la forza che può avere il piano della logistica con una risoluzione. Parlo anche a nome del Popolo della Libertà, naturalmente, però in questa fase - voglio che rimanga agli atti – non posso neanche esimermi dal contestare bonariamente le critiche fatte dal collega Tullo, che stimo e con cui parliamo spesso e volentieri. Voglio solo ricordare, senza polemica, ma per la precisione, che il Governo Prodi ha tolto il terzo valico. In ogni caso, è un argomento che terrei da parte perché è un fatto più localistico. Per quanto riguarda, però, l'autonomia dei porti, si parlava di destinare ai porti l'extragettito e voi potete immaginare quale dramma sarebbe stato: l'extragettito, infatti, negli ultimi 4 o 5 anni non c'è stato. Avremmo avuto veramente zero finanziamenti per i porti. Credo,

quindi, che la strada dell'autonomia finanziaria sia quella da percorrere insieme.

Condivido anche l'intervento dell'onorevole Toto sulla carenza delle Ferrovie nel settore delle merci, ma qui abbiamo un grosso problema: secondo la mia visione, l'ho già detto anche all'ingegner Moretti, sono proprio i vertici delle Ferrovie a non voler percorrere la strada del risanamento del settore merci. L'hanno dichiarato, di fatto lo hanno dimostrato in tante circostanze. Allora, credo sia da valorizzare quello che ha fatto questo nostro Governo nell'aiutare l'unica tipologia di trasporto, ossia l'autotrasporto, e su questa strada continuerei.

Certo, mi piace anche un altro passaggio, lo dico anche per aver conosciuto bene quel settore in passato: oggi noi sprechiamo, e mi fa piacere che il sottosegretario l'abbia rilevato, i viaggi a vuoto dei camion. Si tratta davvero di un dramma generato da diversi motivi: uno è che le nostre aziende di trasporto sono piccole, quindi non hanno la capacità di mettere insieme una pluralità di richieste; un altro è l'egoismo dei mittenti che, magari per accontentare un cliente attorno al quale ruotano diversi spedizionieri, gli garantiscono un camion alle 9.00 anziché magari alle 14.00, laddove si potrebbe usare lo stesso camion che ha già fatto un tragitto in andata. Su questo mi permetterei di suggerire al sottosegretario un incentivo per chi fa un viaggio a pieno. È già previsto, ma troviamo il modo per istituirlo magari a carico di chi fa viaggi a vuoto. Potrebbe esserci un sistema a costo zero: chi fa il viaggio a pieno, oltre a guadagnare due viaggi, può anche avere un premio a scapito di chi lo fa a vuoto. Credo che sia un sistema anche per tutelare l'ambiente. Recepisco, infine, l'invito che ha fatto l'onorevole Meta e mi complimento ancora con il sottosegretario.

PRESIDENTE. Nel dare la parola al sottosegretario Giachino per la replica, vorrei dare il mio contributo dicendo che sicuramente, una volta conclusa l'audizione, potremmo, per dare suggerimenti e per modificare eventualmente il piano pre-

sentato, approvare una risoluzione che preveda nei confronti del Governo una serie di indirizzi.

BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Ringrazio molto per il dibattito. Come sempre, non so se è condiviso, ma la tendenza è quella di accogliere i giudizi positivi e di metterli in tasca, o nel cuore, e poi di ascoltare con particolare attenzione i suggerimenti critici per vedere se è possibile migliorare il lavoro che si svolge.

Abbiamo svolto questo lavoro in 7 mesi, abbiamo testardamente voluto farlo perché siamo stati costretti, come tutti i Governi del mondo, ad affrontare la prima parte della legislatura gestendo la crisi peggiore degli ultimi cento anni e abbiamo cercato di difendere al meglio l'economia italiana, in questo caso l'economia dei trasporti, sapendo che per il 90 per cento i trasporti si svolgono su strada. Abbiamo fatto l'impossibile, con tutti gli errori commessi, per difendere questo settore strategico nel momento in cui riparte l'economia. È chiaro che i cambiamenti necessitano di tempo, e nel frattempo incentisettore dell'autotrasporto consente di dare una risposta immediata all'economia che si riprende, anche se soltanto in alcune zone e in alcuni settori.

Forse non c'è stato il tempo per un esame, però rispetto al testo del piano che abbiamo illustrato nella prima audizione a ottobre, il nuovo testo ha recepito i suggerimenti che erano stati dati in quella sede dai parlamentari. Per fare un esempio, ma è la cosa più semplice che chiunque di voi può verificare, nel piano la parola « porti » viene citata 50 volte; c'è un titolo per il paragrafo sui porti che ritengo significativo, « quello che va bene per i porti va bene per il Paese ». Magari possiamo fare di più, però per noi il ruolo dei porti è fondamentale, prioritario in assoluto dal momento che sono la porta logistica ed economica del nostro Paese. Il ruolo del ferroviario è importantissimo, il ruolo delle autostrade del mare è altrettanto importante.

In questa legislatura sono state sbloccate le autostrade del mare, considerate in Europa la migliore pratica intermodale europea. Il piano della logistica approvato nel 2006 dal CIPE, non gestito e non attuato, in questi quattro anni è costato al Paese, che ci ha rimesso.

Queste riflessioni ci hanno indotti a pensare a un piano che tenga conto del contesto e che faccia il quadro della situazione logistica e trasportistica del nostro Paese, individuando il gap che abbiamo rispetto all'Europa, quantificando l'inefficienza in termini di costi per l'economia del Paese. Abbiamo preso come modello di riferimento i Paesi che in Europa sono cresciuti di più e, non è un caso, si tratta di quelli che hanno messo la logistica come priorità. In Germania, in Belgio, in Olanda la logistica non solo rende più efficiente e competitivo il sistema economico, ma è addirittura driver di sviluppo, ossia guida lo sviluppo.

Per parlare di porti, in due anni il piccolissimo porto di Vlissingen, che è a metà tra il Belgio e l'Olanda, è stato in grado di recuperare un milione di tonnellate di cellulosa e la sta drenando dai due nostri porti italiani di Livorno e di Ravenna, che oggi ricevono questa materia prima. Dopo aver recepito tutta la cellulosa destinata all'intera Europa, il porto di Vlissingen la distribuisce su camion o su ferro in tutto il territorio europeo, anche nel nostro Paese, anche per le nostre cartiere.

Se Vlissingen in due anni è riuscita a raggiungere questo risultato, dobbiamo procedere con delle azioni che ci consentano di recuperare nello stesso periodo una parte dei contenitori diretti verso l'Italia e che oggi, invece, si dirigono verso i porti del nord Europa. Noi ci perdiamo non soltanto in termini di tasse portuali, ma anche in termini di lavoro trasportistico logistico, perché è evidente che è più facile per le aziende di trasporto italiane o per le ferrovie italiane trasportare i container che arrivano nel porto di Genova o in qualsiasi altro porto italiano.

A questo proposito, vorrei dire che l'emendamento di cui si è accennato, pre-

sentato al decreto-legge cosiddetto « milleproroghe » attualmente in discussione al Senato, pur con tutte le sue contraddizioni - non voglio convincere nessuno - affronta, tuttavia, questo tema. Non discuto su come vengano recuperate le risorse, però la loro destinazione affronta in pieno questo tema. L'ipotizzata ripartizione a favore del porto di Savona, infatti, è destinata proprio ad aumentare i traffici che porterebbero lì un grande operatore mondiale della logistica, e quindi a beneficio della crescita del lavoro logistico e trasportistico nonché delle entrate fiscali del nostro Paese. Mi limito a questo esempio perché è una parte di come dovrebbero essere utilizzate le somme recuperate.

Il modo di lavorare e di agire di questo piano è un po' diverso da quello utilizzato in passato. Abbiamo individuato 51 azioni, che abbiamo concordato con tutti gli operatori logistici e trasportistici del nostro Paese; siamo pienamente consapevoli della situazione delle casse pubbliche del nostro Paese; la nostra intenzione è quella di partire nel 2011 – abbiamo già cominciato a lavorare – per affrontare le azioni che non costano, consapevoli che, mettendole in moto, riusciremo a recuperare delle risorse da utilizzare successivamente per mettere in moto le azioni che costano.

Abbiamo raccolto molte opinioni favorevoli. Mi ha fatto molto piacere l'intervento dell'onorevole Meta, così come al Senato quello del senatore Filippi, che ha approvato il metodo e l'impostazione che abbiamo dato a questo lavoro che, per come desideriamo che sia, è disposto nel modo migliore a recepire tutti i suggerimenti in corso d'opera da parte sia degli operatori sia del Parlamento.

Adesso il piano andrà al CIPE per la sua approvazione. Se nel frattempo giungeranno ulteriori indicazioni da parte della Commissione attraverso risoluzioni o quant'altro, saranno bene accette da parte nostra.

Vi ringrazio anche per le critiche, che ci servono a migliorare il lavoro. Oggi abbiamo una riunione del gruppo di lavoro per la distribuzione urbana delle merci. Venerdì – lo dico al critico ono-

xvi legislatura — ix commissione — seduta del 1º febbraio 2011

revole Tullo, oltre che al non critico onorevole Biasotti – per dare attuazione alla norma approvata ad agosto in Parlamento sui tempi di attesa di carico e scarico, dal momento che c'è un'oggettiva differenza di interessi tra il mondo dell'autotrasporto e quello dei porti, siamo a Genova per verificare la partenza di un progetto pilota, quello della società Iport, relativo al collegamento telematico tra il porto e gli operatori trasportistici, che è utile per sbloccare questa norma fondamentale visto che sappiamo quanto costino al Paese i tempi di carico e scarico.

Il tema dei viaggi a vuoto ci è ben presente, ringraziamo anche dei suggerimenti su quest'argomento.

I tempi mi impediscono di fornire tutti i chiarimenti all'onorevole Velo sulla gestione della problematica dell'autotrasporto, che in ogni caso ci è perfettamente chiara. Giovedì mattina è previsto un incontro per il quale abbiamo convocato a un tavolo le associazioni, alle quali fornirò alcune risposte.

Tra le cose dette stamattina all'assemblea della Confetra, il presidente ha dichiarato di puntare a un accordo di filiera, ossia un accordo di settore con le associazioni dell'autotrasporto per il mondo della logistica. Questo significa l'entrata in vigore della norma più importante della legge 4 agosto 2010, n. 127 a favore dell'autotrasporto. Avendo ancora un po' di tempo per andare avanti nel lavoro, qualche cosa faremo. In ogni caso, la Consulta, con risorse proprie, senza spendere altre risorse pubbliche, può continuare a lavorare alla gestione del piano. Se ci lasceremo condizionare, infatti, da qualsiasi situazione esterna, ci bloccheremo e danneggeremo prima di tutto il Paese.

CARLO MONAI. Mi compiaccio che il sottosegretario Giachino abbia questa

forte attenzione al sistema portuale del nostro Paese. Del resto, dobbiamo anche contenere la competizione di porti come Rotterdam, Amburgo, Brema, Anversa, Le Havre, Algeciras, Fos, che hanno già infrastrutturato *terminal* per competere in maniera molto più incisiva.

Lancio una sollecitazione: mi risulta che al CIPE sia ancora fermo da novembre il provvedimento per il finanziamento della piattaforma logistica del porto di Trieste. Sono 30 milioni di euro che attendono solo questa autorizzazione. Attendiamo anche su questo specifico punto un segnale concreto e tangibile di un'attività più fattiva da parte del Governo, al di là della pianificazione, che è un auspicio considerato positivo da noi tutti.

BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Posso assicurare all'onorevole Monai, se il presidente mi consente, l'attenzione del Ministro Matteoli a questo tema. Ne abbiamo parlato venerdì scorso confrontandoci, appunto, sulle modalità di attuazione del piano della logistica. Il ministro vuole a tutti i costi portare al CIPE tale finanziamento.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il sottosegretario nonché presidente della Consulta della logistica, Bartolomeo Giachino, e gli altri partecipanti alla seduta odierna, dichiaro conclusa l'audizione.

#### La seduta termina alle 15,35.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

Licenziato per la stampa il 7 marzo 2011.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



\*16STC0011860\*