

COMMISSIONE IX  
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

12.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 MAGGIO 2011

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>	
Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	3
<b>Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sulla realizzazione delle linee programmatiche del suo Dicastero, per le parti di competenza (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):</b>	
Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	3, 7, 14
Garofalo Vincenzo (PdL) .....	13
Lovelli Mario (PD) .....	12
Matteoli Altero, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> .....	3, 10, 12
Meta Michele Pompeo (PD) .....	7
Velo Silvia (PD) .....	10

**N. B.** Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro per il Terzo Polo: UdCpTP; Futuro e Libertà per il Terzo Polo: FLpTP; 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.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MARIO VALDUCCI

**La seduta comincia alle 14,20.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sulla realizzazione delle 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, l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sulla realizzazione delle linee programmatiche del suo Dicastero, per le parti di competenza.

Il Ministro mi ha anticipato che alle 15,30 dovrà assentarsi, quindi andremo avanti fino a quell'ora, ma poiché — come sapete — il Ministro è molto presente, se al termine della sua relazione riusciremo a rivolgergli le domande tornerà al più presto per poter dare le risposte.

Do la parola al Ministro Matteoli per la sua relazione.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio il

presidente e la Commissione per avermi dato la possibilità, a poco più di metà della legislatura, di fare un bilancio di ciò che si è fatto e soprattutto di esporre le linee strategiche che si intende portare avanti in questa seconda fase.

A titolo d'esempio ricordo alcune azioni legislative e amministrative che il dicastero ha attuato finora: il regolamento del Codice dei contratti pubblici; l'attuazione del codice della strada, le cui modifiche sono state elaborate grazie al lavoro del Parlamento, e soprattutto di questa Commissione, che non ho ancora avuto l'occasione di ringraziare per l'ottimo contributo; l'approvazione da parte del Consiglio dei ministri della riforma del sistema portuale che è ora all'attenzione del Senato; le convenzioni tra ANAS e le società concessionarie; la rivisitazione delle reti TEN-T; il contratto di programma con Rete Ferroviaria Italiana; l'approvazione del contratto di programma dell'ANAS; la definizione di un piano organico per il rilancio infrastrutturale del Mezzogiorno.

Per quanto concerne le infrastrutture voglio dare due dati: 50,6 miliardi di euro è l'importo degli interventi approvati e 22 miliardi di euro è l'importo delle opere appaltate e/o cantierate.

Ritengo anche utile ricordare quali sono i pilastri che costituiranno il comune denominatore dell'azione del Governo nell'intero comparto. Prima di tutto la massima utilizzazione dei capitali privati e l'attenzione alle infrastrutture del Mezzogiorno e al completamento o all'avvio concreto dei progetti ubicati sulle reti TEN-T.

Secondo, con riguardo al settore dei trasporti, ritengo necessario focalizzare la massima attenzione su tre emergenze: il trasporto pubblico locale (io la considero,

come voi, una vera emergenza); il riassetto funzionale della nostra offerta portuale, interportuale e aeroportuale e il contestuale riferimento a un Piano della logistica; l'attuazione organica delle nuove norme del codice della strada.

Dopo questa sintetica elencazione, ritengo di soffermarmi su determinate aree tematiche che vanno affrontate ricorrendo a strumenti normativi o amministrativi e ad iniziative mirate.

Vorrei partire dagli strumenti legislativi volti ad attrarre capitali privati. Su questo voglio essere chiaro. Mi soffermo molto sulla necessità di attirare capitali privati perché non è un mistero e sarebbe sciocco non ricordare che il ministero non ha le risorse per realizzare le infrastrutture. Per realizzarle bisogna trovare il modo di attrarre capitali privati e limitare quindi l'impatto dei vincoli burocratici che intercorrono tra l'approvazione del progetto e l'avvio dei lavori.

Il 5 maggio scorso il Governo ha varato un decreto legge, ora all'attenzione del Parlamento, che contiene misure relative allo snellimento delle procedure nel comparto delle costruzioni pubbliche e private e al rilancio dell'edilizia abitativa, nonché rilevanti misure di semplificazione e di incentivazione per il rilancio produttivo del settore della nautica.

Nel prossimo biennio intendiamo portare avanti varie progettualità, prima di tutto nel comparto aeroportuale. Siamo oggi finalmente in grado di produrre una proposta complessiva di assetto dell'intera offerta aeroportuale che tenga conto delle esigenze regionali e della pianificazione strategica nazionale degli aeroporti.

È stato, inoltre, avviato l'*iter* del definitivo recepimento della direttiva comunitaria 2009/12 che consentirà un generale riassetto del regime tariffario che tanto incide sulla possibilità di avviare nuovi investimenti. Il tutto in attesa della definizione degli accordi di programma e degli strumenti in corso di perfezionamento.

Il secondo punto, altrettanto importante, è quello relativo al comparto portuale. Con la legge n. 40 del 2010 è stato istituito presso il Ministero delle infra-

strutture e dei trasporti il Fondo per le infrastrutture portuali. Col decreto-legge n. 225 del 2010, convertito dalla legge n. 10 del 2011 (cosiddetto «proroga termini») abbiamo razionalizzato e ottimizzato le risorse pubbliche attraverso la revoca dei fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, a fronte dei quali non era stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori entro il quinto anno dal trasferimento o dall'assegnazione.

I colleghi di maggioranza e di opposizione sanno che c'è stata una vera e propria battaglia, una battaglia giusta che siamo riusciti a vincere non esclusivamente per merito del mio ministero, ma anche grazie alla collaborazione dei colleghi parlamentari sia di maggioranza che di opposizione.

In tal modo sono assegnate risorse per l'anno 2011 nel limite di 250 milioni di euro, e per gli anni 2012 e 2013 le risorse revocate dovranno essere assegnate sempre alle autorità portuali. Questo rende più concreta l'autonomia finanziaria delle autorità portuali almeno per quanto concerne la voce investimenti e penso che possa facilitare la conclusione dell'esame del provvedimento di riforma dell'ordinamento portuale di cui alla legge n. 84 del 1994, che è all'esame del Senato. Ci siamo confrontati molte volte su questa legge e credo che tutti sappiamo reciprocamente come la pensiamo.

Per quanto riguarda il comparto dell'autotrasporto abbiamo avuto in questi tre anni quasi un tavolo ogni settimana. Il forte aumento del gasolio e la pesantissima crisi economica hanno inciso in modo particolare sulle imprese che garantivano l'offerta di trasporto su gomma in Italia. Il Governo ha difeso — io questo lo rivendico con forza — un settore che garantisce per oltre il 90 per cento il trasporto delle merci del Paese. Questa è la realtà.

Siamo di fronte a un'anomalia che non riguarda solo l'Italia, ma tutta l'Europa. Da anni tutti i governi europei stanno combattendo una grande battaglia per trasferire il trasporto delle merci dalla

gomma alla ferrovia e tutti gli Stati europei vedono calare notevolmente la percentuale di tonnellaggio che viaggia su ferro, *in primis* la stessa Germania.

Abbiamo aumentato le risorse di oltre 200 milioni di euro l'anno con nuove iniziative, come lo sconto sul bollo, la riduzione dell'INAIL e l'istituzione per la prima volta di un Fondo di garanzia al credito che sin qui ha consentito a 1.700 aziende di rivedere la loro esposizione finanziaria a tassi inferiori.

Negli ultimi tre anni sono state elargite cifre importanti al settore. Occorre considerare che ciò ha evitato al Paese i forti danni del fermo dei TIR e ha consentito di regolare la liberalizzazione del 2005 e di avviare, attraverso il Piano nazionale della logistica, una politica industriale del settore che consenta l'aggregazione delle aziende piccole e riduca il carico a vuoto. Il sistema dell'autotrasporto in Italia ha un numero di piccolissime aziende diversamente dagli altri Paesi europei.

Dopo aver garantito i contributi per l'ecobonus e il ferrobbonus, è stata adottata la normativa attuativa sulla riduzione dei tempi di attesa al carico e allo scarico della merce; si sta procedendo alla definizione dei costi minimi per la sicurezza, che saranno determinati entro il 12 giugno dall'Osservatorio costituito presso la Consulta dell'autotrasporto. È stato inoltre redatto il Piano nazionale della logistica.

Desidero ora informarvi sullo stato di attuazione delle misure regolamentari del Codice della strada, anche per il rispetto che devo al Parlamento e a questa Commissione. Dall'entrata in vigore della legge n. 120 del 2010 è iniziato il complesso lavoro per rendere attuabili le disposizioni ivi contenute. Abbiamo lavorato con le altre amministrazioni: il Ministero dell'interno e il Ministero della salute.

Reputo di grande rilevanza i provvedimenti relativi al conseguimento delle patenti di guida e del patentino per ciclomotori. Nel rispetto del termine posto dalla legge, sono state avviate le necessarie procedure per dare applicazione alle nuove disposizioni che prevedono il rilascio del foglio rosa solo a seguito del

superamento dell'esame di teoria, nonché l'accesso all'esame di guida solo dopo almeno un mese di esercitazione alla guida, naturalmente con il foglio rosa.

Per quanto concerne invece le nuove disposizioni in materia di certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori, sono state emanate disposizioni per il rilascio dell'autorizzazione a esercitarsi alla guida del ciclomotore e in materia di esami teorici e pratici per il conseguimento del cosiddetto patentino. È stato inoltre predisposto uno schema di regolamento per la guida accompagnata del minore.

Infine, con riferimento alla formazione obbligatoria e agli esami di abilitazione di insegnanti e istruttori di autoscuole è stato pubblicato il relativo regolamento. I relativi corsi di formazione risultano essere già stati avviati.

Ulteriori disposizioni sono state impartite con riferimento alle novità concernenti i limiti di età per l'esercizio dell'autotrasporto professionale di persone e cose (età elevata a 68 anni), nonché per il rinnovo biennale presso le commissioni mediche locali della validità delle patenti di conducenti ultraottantenni. Questa disposizione ha suscitato molte critiche: siccome il numero degli ultraottantenni è aumentato moltissimo, ho ricevuto numerose lettere di protesta. Comunque ritengo che sia stato giusto farlo.

È stata avviata la procedura di ritargatura obbligatoria dei ciclomotori circolanti. È stato predisposto lo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante disposizioni applicative in materia di aggiornamento della carta di circolazione nelle ipotesi di possesso del veicolo per un periodo superiore a trenta giorni.

Passiamo adesso alla privatizzazione di Tirrenia. Non posso non ricordare gli sforzi fatti dal Governo per rispettare la precisa volontà dell'Unione europea di attivare forme di evidenza pubblica per l'assegnazione delle concessioni a valle del 31 dicembre 2008.

Un impegno caratterizzato sin dall'inizio da due precise linee strategiche: non mettere sul mercato le singole tratte generando un vero caos gestionale; evitare

un evidente danno sociale mettendo a rischio posti di lavoro difficilmente riconvertibili. Questo è un problema che tutti noi dobbiamo tenere ben presente: sono in ballo posti di lavoro che non è facile riconvertire. Questo impegno è stato mantenuto, abbiamo posto in gara la Tirrenia insieme alla Siremar e abbiamo trasferito alle Regioni le altre aziende regionali.

In questo contesto non va comunque persa di vista l'intera e complessa procedura di privatizzazione avviata dopo difficili trattative con la Commissione europea. Non più tardi di due o tre mesi fa ho avuto un incontro con il commissario europeo Almunia per cercare di risolvere alcuni problemi che sembravano insormontabili.

Tale procedura ha visto già un primo esito positivo nella conclusione della gara per la privatizzazione del 100 per cento del capitale della Toremar Spa aggiudicata alla Moby Lines, al quale seguirà a breve la conclusione della gara di aggiudicazione del 100 per cento del capitale della società Tirrenia che avverrà il 19 maggio, cioè domani.

È in corso di avvio la gara per la futura Laziomar e per la Caremar della Campania, mentre stiamo valutando attentamente gli sviluppi per la questione Saremar in Sardegna. Siamo in ritardo su Caremar per via di un problema che riguardava non solo la Campania, ma anche il Lazio. È stata piuttosto lunga la trattativa tra le due Regioni per trovare una soluzione e scorporare ciò che riguardava il Lazio e ciò che riguardava la Campania.

Ho letto sui giornali le dichiarazioni a proposito delle tariffe per la Sardegna e me ne sono occupato anche personalmente recandomi sul posto. In merito al sistema tariffario voglio ricordare che dal 2007 — lo sapete benissimo, ma per completare il ragionamento devo partire da qui — per la linea Genova-Porto Torres, dal 2008 per la Civitavecchia-Olbia e dal 2010 per la Napoli-Palermo l'apposita Conferenza dei servizi, indetta tra rappresentanti del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero delle infrastrutture e dei tra-

sporti e del Ministero dello sviluppo economico, ha disposto che nel periodo compreso tra il primo giugno e il 30 settembre per queste linee la società non avrebbe percepito alcun compenso a carico della sovvenzione.

Ovviamente le amministrazioni hanno disposto alcune limitazioni a carico di Tirrenia quali, ad esempio, il mantenimento delle tariffe per i residenti e per le categorie speciali, oltre al mantenimento dello stesso livello dei servizi, sia in termini di frequenza che di naviglio impiegato. Pertanto dal 2007 al 2010 l'attività fuori convenzione da parte di Tirrenia è stata caratterizzata dalla presenza di tariffe scontate rispetto a quelle stabilite dalla convenzione, seguendo la normale dinamica di mercato.

Dall'inizio del corrente anno il mercato, risentendo fortemente degli aumenti dei prezzi dei carburanti, ha registrato un forte rincaro delle tariffe.

A questo proposito è opportuno evidenziare che le tariffe di Tirrenia, nel periodo dal 1° gennaio al 31 maggio, non hanno subito aumenti, essendo fissate con appositi decreti interministeriali.

Per il periodo di alta stagione, dal 1° giugno al 30 settembre, in cui la società opera in regime di libero mercato, si prevede unicamente la riduzione delle tariffe promozionali che si riverbera in aumento medio dei prezzi dei biglietti del 25 per cento.

Al fine di contrastare l'aumento delle tariffe che, nel corso dell'ultimo anno, hanno interessato i collegamenti tra la Sardegna e il continente, la regione Sardegna ha proceduto — per il tramite della società controllata Saremar — alla pubblicazione, in data 27 aprile 2011, di un bando pubblico per il noleggio di tre unità navali mediante le quali gestire collegamenti aggiuntivi tra la penisola e la Sardegna durante il periodo estivo.

In particolare, le unità navali noleggiate dovrebbero essere impiegate per lo svolgimento di servizi di collegamento ancora da precisare, ma concorrenti — nel periodo fuori convenzione — con le rotte

Civitavecchia-Olbia e Genova-Porto Torres, entrambe esercitate da Tirrenia anche fuori convenzione.

Mi limito a dire che stiamo valutando con attenzione i possibili effetti al fine di non pregiudicare il lavoro svolto. Non accettiamo ricatti, però non possiamo nemmeno rischiare che non sia assegnata la gara perché avremmo 2800 persone in mezzo alla strada.

Seguo quindi con attenzione gli sviluppi della decisione dell'Antitrust di aprire un'istruttoria nei confronti delle compagnie di navigazione che operano i collegamenti con la Sardegna. L'istruttoria è stata avviata - lo voglio sottolineare - anche in conseguenza di una tempestiva richiesta effettuata dai miei uffici a seguito delle prime segnalazioni da parte degli utenti di aumenti ritenuti anomali delle tariffe sui collegamenti con la Sardegna. E mi limito a questo, ma sono stati i miei uffici che hanno sollecitato questa iniziativa.

Passo al trasporto pubblico locale e mi avvio alla conclusione. Lo scorso anno con un'apposita legge abbiamo garantito al trasporto ferroviario regionale le risorse necessarie per l'approvazione dei contratti di servizio tra Trenitalia e le regioni. Come sicuramente i colleghi ricordano, furono stanziati per un triennio 1.240 milioni di euro.

Per il trasporto su gomma la competenza è delle regioni e la situazione gestionale è davvero preoccupante. Quindi sono convinto che questa, come ho detto prima, sia un'emergenza del Paese e sarà necessario aprire un confronto con le regioni. Per la verità un incontro c'è già stato, ma un po' « a volo di uccello ». Nelle prossime settimane avremo un confronto più corposo per cercare di capire come affrontare la questione.

Registro infine con soddisfazione l'avvio della gara per l'acquisto di novanta nuovi treni elettrici da destinare al servizio ferroviario regionale in attuazione del piano di investimenti di Ferrovie dello Stato sottoposto a Governo e regioni.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il Ministro. Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni

**MICHELE POMPEO META.** La relazione del Ministro è corposa e abbondante. Credo anche che contenga elementi che giustificano la scelta dell'ordine del giorno di questa riunione. Però, mi consenta, Ministro, dopo tre anni è anche un'occasione per stilare un bilancio delle attività svolte.

Come lei sa, questa Commissione ha sempre riposto nel Dicastero e nella persona che lo dirige molta fiducia. Sicuramente non abbiamo avuto mai un atteggiamento di prevenzione o di pregiudizio.

Io vorrei restare ai fatti e mi permetto di fare una considerazione di ordine generale. Lei è una vittima del modo di essere dell'Esecutivo. Noi abbiamo salutato come fatto positivo la riunificazione delle competenze dei trasporti e delle infrastrutture, perché questo obiettivamente dava più peso a questo comparto e soprattutto faceva propendere per la scelta di politiche che occorre mettere in campo per accelerare la modernizzazione del Paese.

Noi sappiamo quanto queste materie contino anche rispetto all'andamento generale della crisi, sia in termini di investimenti sia in termini di incidenza sull'andamento generale, inflazione e qualità della vita.

Io davvero vi avevo riposto molta fiducia. Pensavo che la riunificazione, l'averle in uniche mani tante competenze potesse significare pesare di più anche nei confronti di alcuni comparti del Governo che in questa fase, per ragioni diverse, hanno fatto sentire oltremodo la loro influenza. Mi riferisco ai soliti e tradizionali rapporti con il padrone della borsa, il Ministro dell'economia. Questo Ministro in particolare credo che abbia eccessivamente fatto valere il suo peso nei confronti dei programmi e delle strategie del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il saldo a questo punto è molto critico. Io ritengo in poche parole che nel nostro

Paese, in questa fase, contrariamente alle tendenze di altri Paesi europei, ci sia una depressione del trasporto collettivo di massa e pubblico e di nuovo ci sia una ripresa insensata e anacronistica del ricorso al mezzo privato per risolvere i problemi della mobilità. Noi ci aspettavamo una correzione di fondo. Ci aspettavamo una politica che contrastasse questo stato generale. Ma, come ripeto, ci sono stati tagli al trasporto pubblico locale.

Lei ci ha fornito dei dati di cui prendo atto: 50 miliardi di fondi stanziati e 20 miliardi di cantieri. Non mi permetto di smentirli, però sappiamo come sono state reperite queste risorse e a danno di chi, soprattutto per quanto concerne gli investimenti al Sud.

Io non voglio cogliere questa occasione per marcare delle responsabilità, ma ritengo che il suo peso, la sua autorevolezza e la nuova dimensione del ministero avrebbero potuto incidere di più. Per ovvie ragioni non auguro al Governo lunga vita ma, se questo dovesse essere, la Commissione e il maggior partito d'opposizione le chiedono un'inversione di rotta.

Le chiedo strategicamente di ripensare, anche nell'ambito delle attività dell'Esecutivo, i pesi, le misure, i ruoli e le priorità di questo importantissimo dicastero e di queste fondamentali politiche.

Abbiamo bisogno di mettere in campo azioni coerenti rispetto ai diritti negati sul terreno della mobilità, ma anche rispetto a questioni che mettono in rilievo quanto può incidere una politica produttiva sulla ripresa economica più generale.

Come ripeto, abbiamo sciupato qualche occasione per debolezza politica e anche per la prepotenza di alcuni ambienti. Le faccio un esempio: i soldi dell'accisa sulla benzina che potevano essere impiegati per finanziare il materiale rotabile ferroviario, sono stati poi utilizzati dal Ministero della cultura per finanziare il FUS. Eravamo in dirittura d'arrivo per approvare il provvedimento che destinava risorse al rinnovo del materiale rotabile, sarebbe stata una buona notizia e una buona azione anche per affrontare problemi storici che natu-

ralmente non dipendono da lei e che lei ha in parte ereditato, e sarebbe stata anche una boccata di ossigeno per far ripartire insediamenti produttivi del nostro Paese.

Posso farle ancora l'esempio di Fincantieri: giacciono qui leggi che prevedono la costruzione di navi. Potremmo rimettere in campo le politiche del rinnovo di tutta la flotta traghetti. Però mi fermo qui.

Per non togliere ulteriore spazio non mi soffermo su alcune questioni che verranno riprese dai colleghi che interverranno dopo di me. Sulla vicenda della Tirrenia voglio davvero spendere poche riflessioni, ma molto nette e molto chiare. Signor Ministro, noi abbiamo di fronte un'emergenza. Tirrenia è un po' il tallone d'Achille di tutti i governi che si sono succeduti. Lo Stato ha dato, è stato un pozzo di San Patrizio.

Nessuno può sostenere che noi abbiamo avuto dei ripensamenti rispetto alla privatizzazione o al processo di liberalizzazione. Noi contestiamo il modo in cui sono venuti a coincidere alcuni elementi. Della vicenda Tirrenia dirò poi.

Da tempo invece abbiamo avvertito uno strano movimento implicito che, se avessimo avuto le prove, avremmo denunciato, e cioè il sorgere di una sorta di cartello che definirei segreto, dal momento che non ci sono le prove, per quanto concerne le tariffe che sono state definite dalle compagnie di navigazione da due mesi a questa parte nei collegamenti da e per la Sardegna.

Abbiamo audito tutti gli operatori. Anche noi, oltre a lei, avevamo sollecitato l'Antitrust. L'Antitrust non è un tribunale che se non c'è notizia di reato o se non ci sono prove non può intervenire. Avrebbe potuto muoversi. Ieri finalmente abbiamo appreso che hanno aperto un'istruttoria al riguardo e stanno studiando il caso.

L'aumento delle tariffe da parte degli operatori diversi da Tirrenia va dall'80 al 120 per cento: è qualcosa che non regge. Da uno studio più approfondito sugli aumenti dei costi dei servizi navali, che pure in parte ci sono stati, e anche alla luce dell'aumento del prezzo del petrolio non si

raggiungono quelle tariffe, che sono insopportabili da chiunque, anche dal normale turista.

Noi stiamo facendo danni alla Sardegna davvero incredibili. Quand'anche un turista non risenta della crisi, se dispone di opzioni diverse, decide comunque di andare in Grecia o in Croazia, ma non di spendere queste cifre per andare in Sardegna.

L'allarme, ripeto, è generato anche dagli operatori del settore. C'è un crollo della domanda di turismo giovanile che impoverisce la vita di quell'isola nei mesi estivi. Siamo poi a conoscenza del fatto che questo diritto è negato anche ai sardi che a suo tempo andarono via e che sono impossibilitati a ritornare.

Comunque sia, signor Ministro, questa questione delle tariffe non regge. L'anno scorso a tonnellata il petrolio tarava 370, 380 euro. Qualche settimana fa, nel pieno della *bagarre* delle vicende del Mediterraneo e della guerra libica, siamo arrivati a punte di 500 euro. Oggi mi pare che la borsa lo stimi a 360 euro. Non si giustificano quegli aumenti. Gli operatori sono venuti in Commissione a portare numeri e raccontare favole, descrivendo fatti che non giustificano gli aumenti.

In tutto questo lei c'entra poco evidentemente. Tuttavia il Governo, nonostante l'Europa, il mercato e la libera concorrenza, così come ha fatto in altre occasioni avrebbe anche potuto mettere in campo qualche ammonizione a tutela degli interessi generali, ammonizioni di tipo politico generale, non strumenti formali.

La questione che ci angoscia invece è un'altra. Riteniamo che l'azione combinata di questa vicenda con il legittimo e dovuto processo di liberalizzazione produca nelle prossime settimane un quadro paradossale. Noi liberalizziamo per avere di fronte un vero e proprio monopolio. La cordata che scende in campo è una cordata di privati che noi conosciamo. Gli operatori sono quelli. Si avrà una situazione di monopolio con un aumento delle tariffe. Le liberalizzazioni in Italia portano a

questo risultato: il monopolio e, invece della deflazione, l'aumento delle tariffe. C'è qualcosa che non funziona.

Noi non chiediamo di bloccare la gara. Pur sapendo che in regime commissariale le competenze sono del Ministro per lo sviluppo economico e non più sue, chiediamo al Governo, che è ancora azionista di Tirrenia, di non avere fretta di chiuderla nelle prossime ore e di esortare la compagnia pubblica a svolgere, nelle condizioni date e quindi straordinarie, una funzione calmieratrice dei prezzi.

Sul come si può discutere. Fate un tavolo a Palazzo Chigi o si faccia delegare lei, Ministro. I 2.800 lavoratori, l'Europa, le questioni aperte sono importanti, ma siamo di fronte a una situazione di emergenza. In Sardegna, dopo la chiusura degli insediamenti produttivi, dopo la vicenda del latte, con l'allarme sociale che c'è non possiamo correre il rischio di affossare il fattore fondamentale per la tenuta di quell'economia in una fase di emergenza e cioè il turismo.

Ogni anno i passeggeri sono otto milioni. Un calo del 30 per cento significa far sprofondare la Sardegna. Noi tutti ricordiamo le immagini di *Anno zero* dal teatro del Sulcis: lì c'è una situazione esplosiva che tutti conosciamo perché siamo andati tutti in Sardegna a svolgere iniziative e a fare legittimamente campagna elettorale.

Quell'isola non regge più. E anche il tentativo del presidente di quella regione non sarà risolutivo. È un tentativo in zona Cesarini per cercare di aiutare. Vi invito a creare un tavolo per quella vicenda. Se non bastassero i 72 milioni, ragioneremo. Le opposizioni sono disponibili.

Vi chiedo di affidare a Tirrenia in queste settimane un ruolo teso a calmierare le tariffe. Se Tirrenia metterà in campo una proposta di calmierazione, credo che verranno a più miti consigli anche gli altri soggetti privati. Dobbiamo anche restituire trasparenza e chiarezza alla trattativa per la liberalizzazione.

Penso che dobbiate avanzare una proposta per l'emergenza. Questo significa non penalizzare ulteriormente, non avere fretta di chiudere la trattativa per la

liberalizzazione da qui a qualche settimana e studiare, signor Ministro, una soluzione per quanto concerne il futuro e il medio termine, mutuandola da un'esperienza che questo Paese ha già fatto. Mi riferisco alla vicenda del trasporto aereo.

Sul finire degli anni Novanta la continuità territoriale è stata garantita da una legge che ha funzionato. Come ricorderà, si mettevano a disposizione delle compagnie 100 miliardi. Era il Fondo di ripianamento: per due o tre anni il settore aereo ha attinto per il 20, 30 per cento. Adesso non ce n'è più bisogno. È l'unico settore che insieme alla telefonia ha prodotto una politica di deflazione. Per volare in Sardegna si pagava più dieci, dodici anni fa che oggi.

La continuità territoriale va mutuata da quell'esperienza. Ragioniamoci, il Parlamento e questa Commissione vi aiuteranno. Non mischiamo però situazioni di incredibile emergenza con situazioni in prospettiva.

Io penso che attraverso una legge volta ad assicurare una soluzione per il medio-lungo periodo, dovremmo presentarci in Europa e battere i pugni. La Francia ha ottenuto per la Corsica soluzioni che possono applicarsi anche alla Sardegna. Quando in Europa non ci sentono, cerchiamo di spiegarci meglio così come abbiamo fatto giustamente per gli immigrati sbarcati a Lampedusa. Dobbiamo essere forti delle nostre ragioni, non con il cappello in mano.

L'Europa, rispetto alle vicende della Sardegna, deve capire che non stiamo parlando del collegamento tra la Spagna e le isole minori, ma del collegamento di una macroregione del Mediterraneo con il resto del continente in una fase in cui la geopolitica ha cambiato gli assetti.

Da questo punto di vista, signor Ministro, apprezzando la sua intelligenza e la sua disponibilità, la esorto a battere i pugni sul tavolo. Questa vicenda va risolta nonostante la campagna elettorale. Per l'emergenza, chiediamo a Tirrenia, che non è ancora privatizzata, di svolgere un

ruolo di calmiera dei prezzi e delle tariffe. Se lo farà Tirrenia, si adegueranno anche i privati.

Quest'anno è successo l'esatto contrario, i privati hanno fatto l'offerta e Tirrenia si è adeguata. Sono le politiche di questi anni: pur di garantirsi il monopolio, i privati hanno lavorato sottocosto per ammortizzare le navi. Ma non ci si rifà in questo modo. Si devono aspettare nuove regole e si deve accettare il controllo da parte di chi lo deve esercitare.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Poiché dal numero degli iscritti a parlare capisco che non potrò svolgere un intervento in replica, vorrei precisare che ho chiesto il tavolo a Palazzo Chigi e che si è già riunito alla presenza del presidente Cappellacci e del collega Romani.

Abbiamo dato mandato agli uffici legislativi di cercare una soluzione per evitare il pericolo, bloccando la gara, di incorrere nel reato di turbativa d'asta. Agli uffici legislativi di Palazzo Chigi, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dello sviluppo economico è stato chiesto di studiare un percorso. La ringrazio per il suggerimento, ma abbiamo già agito in tal senso.

SILVIA VELO. Oltre a ringraziare anch'io il Ministro per la sua presenza e per la relazione che ha svolto, toccherò solo due questioni. Abbiamo ascoltato nella relazione del Ministro quali sono state le azioni intraprese, ma vorrei sollecitarlo su quanto a nostro avviso resta da fare o andrebbe corretto.

Sul tema più generale della mobilità, il Ministro, come spesso il sottosegretario Giachino, rivendica gli interventi fatti riguardo a ecobonus e ferrobonus e a sostegno dell'autotrasporto, le risorse stanziare, la pace sociale e l'avvio del Piano della logistica.

Io insisto nel dire che ci sarebbe bisogno, da parte del ministero e del Governo nel suo complesso, di uno sforzo per cambiare passo per quanto riguarda la mobilità nel Paese. Lo spostamento su

ferro delle merci è un obiettivo difficile da realizzare, ma uno sforzo va compiuto. Così come va compiuto uno sforzo per riequilibrare la mobilità delle persone mediante il trasporto pubblico.

L'alta velocità è un grandissimo risultato che devono rivendicare l'Italia nel suo complesso e chi l'ha governata in maniera alternata in questi anni. Ma i tagli delle risorse per il servizio ai pendolari stanno pesando fortemente.

Non credo che ci si possa limitare a dire che il TPL è competenza delle regioni. Lo è nella forma, ma nella sostanza il Governo ha operato, anche con il decreto-legge n. 78 del 2010, tagli pesantissimi alle regioni, tagli che stanno incidendo sulla tenuta del trasporto pubblico locale. Allo stesso modo, le risorse stanziare per il trasporto ferroviario regionale sono, ad oggi, inadeguate rispetto al livello dei servizi che l'azienda pubblica riesce a fornire.

Anche se servirebbe forse una riflessione lunga un giorno, vorrei sottolineare in sintesi che il Piano della logistica è un aggiustamento dello *status quo*, è il prendere atto che in Italia ci si muove soprattutto su gomma per le merci e con trasporto privato per le persone. Con quel piano si tenta di migliorare lo *status quo*. È ben visto dal mondo dell'autotrasporto perché va incontro a richieste legittime di settore, ma non si pone l'obiettivo di ammodernare il sistema della mobilità del Paese. Questa invece è una grande necessità nazionale.

Sul tema dell'autotrasporto pongo due questioni al Ministro. La prima non lo riguarda direttamente, ma riguarda il mondo dell'autotrasporto e mi riferisco al SISTRI, il sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti. Il sistema non funziona e questo viene denunciato quotidianamente dal 30 aprile a oggi. Il sistema informatico non è accessibile, il numero delle chiavette è insufficiente. Poiché il Ministro dell'ambiente in questa Commissione non viene, chiedo a lei di farsi latore di questo allarme che conosce bene e che sta danneggiando le imprese italiane.

Come seconda questione, il Parlamento ha approvato ad agosto il decreto su

Tirrenia che conteneva anche le norme sui costi minimi di sicurezza. Nonostante quanto afferma comprensibilmente il sottosegretario Giachino, come Partito Democratico non abbiamo osteggiato quella norma. Il decreto prevedeva un percorso di accordo per la definizione dei costi minimi di sicurezza. Dovremmo evitare che questo accordo resti fra le parti perché probabilmente il mondo dell'autotrasporto è soccombente rispetto alla committenza. Si arriverebbe a un accordo al ribasso.

Siccome non sono tariffe a forcilla, perché non potrebbero esserlo, ma sono costi minimi di sicurezza, il loro valore dovrebbe poter essere determinato in maniera oggettiva sulla base del costo della benzina, dei pedaggi autostradali, degli ammortamenti e del costo del lavoro. Se si perviene a un accordo fra le parti bene, altrimenti se ne faccia carico il Governo come soggetto arbitro e garante.

Per venire al codice della strada, lei ha parlato, nella relazione, dei decreti attuati, ma ne rimangono alcuni da attuare che riguardano una parte del codice su cui abbiamo lavorato molto, cioè la ripartizione dei proventi da multe.

Il collega Meta ha presentato un'interrogazione a cui il sottosegretario Giachino ha risposto mettendo in evidenza che in alcuni casi le norme approvate dal Parlamento non permetterebbero l'agevole definizione dei decreti attuativi. Siccome queste norme sono state approvate con il parere positivo del ministero, delle due l'una: o il Ministero si è sbagliato allora o si sbaglia adesso.

In ogni caso, noi crediamo che l'utilizzo di queste risorse a fini di politiche di sicurezza stradale sia impellente. Chiediamo quindi al ministero di accelerare l'adozione di quei decreti attuativi per evitare che le apprezzate disposizioni della legge n. 120 del 2010 rimangano lettera morta.

Altrimenti — lo dico provocatoriamente, ma credo che non ce ne sarà bisogno —, se veramente qualcosa di ciò che è stato scritto in quelle norme non funziona nella distribuzione delle risorse o nel rapporto

con i concessionari (mi riferisco anche a risoluzioni fatte da noi), si può intervenire, o lo stesso Governo con il primo decreto utile oppure noi con una disposizione di legge. Non possiamo lasciare questa norma nel limbo all'infinito.

Vorrei sollevare altre due brevissime questioni. C'è la richiesta del mondo imprenditoriale che si occupa di trasporti eccezionali di migliorare i regolamenti e di semplificarli. Io predisporrò una risoluzione al riguardo. So che il Governo ci sta lavorando e mi auguro che ci siano le condizioni per giungere a una semplificazione. Chiederei al Ministro di informarci al proposito.

So anche che è in via di definizione un tavolo sul tema delle insegne pubblicitarie. Sembra un segmento irrilevante, ma è molto importante in termini imprenditoriali e di sicurezza stradale. C'è bisogno anche lì di accelerare la modernizzazione dei regolamenti. Chiedo al Ministro a che punto siamo.

MARIO LOVELLI. Porrò al Ministro alcune domande prendendo spunto dalla sua relazione che - se mi consente - trovo un po' melanconica.

È una relazione di fine stagione. Se penso alla relazione che ci aveva presentato tre anni fa, all'inizio del suo mandato, dove rivendicava un cambio di passo dopo i due anni del Governo Prodi, mi sembra che questo sia un resoconto con poco in mano.

Un esempio è quello del comparto aeroportuale. Lei ancora qui ci dice che quanto prima sarà presentata una proposta complessiva di assetto dell'intera offerta aeroportuale. Se finalmente arriverà questo programma, lo vedremo, come vedremo ciò che maturerà dalla legislazione portuale che in tre anni non ha prodotto nulla, è ferma al Senato e non si muove.

Mi sarei aspettato qualche sua considerazione su Alitalia a livello di consuntivo. Qualcuno ci dica una buona volta in Parlamento com'è andata la privatizzazione di Alitalia, quali costi economici e sociali per il Paese si sono sostenuti e qual è lo stato del trasporto aereo oggi, se c'è

più o meno concorrenza, se i prezzi sono diminuiti, se i consumatori hanno un servizio migliore.

Le domande precise sono queste.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Una cosa è certa, 15 mila posti di lavoro sono stati salvati...

MARIO LOVELLI. Con la cassa integrazione e quant'altro. Ma avrà il tempo di rispondermi.

Sul trasporto pubblico locale vorrei una risposta in questo senso. Alla fine del 2011 i finanziamenti sia per il TPL, sia per il trasporto ferroviario regionale si concludono: qual è il progetto del Governo per rifinanziare complessivamente il trasporto pubblico locale a partire dal 2012?

Passo alla seconda domanda. Dalla vicenda Tirrenia, ma - mi lasci dire - anche dalla vicenda NTV, per citare una sigla grande, o Arenaways, per citarne una meno grande, o dalle vicende autostradali, appare evidente che il suo ministero in questo momento è assediato. E mi chiedo perché continuiamo a esserci ostacoli all'istituzione, finalmente, di un'Autorità di regolazione del trasporto, che oggi dovrebbe essere l'arbitro di una situazione come quella di Tirrenia.

Continuiamo a parlare o, in certi casi, a fare operazioni di liberalizzazione e privatizzazione senza che ci sia un arbitro che detti le regole, sia in grado di intervenire quando avviene qualcosa e costringa il ministero a non fare patti che non gli competono.

È chiaro che nel caso di Tirrenia ci sono questioni che competono ai regolatori e non ai politici che gestiscono i ministeri. Ma questi regolatori non ci sono. Le chiedo se non pensa che sia venuto il momento di superare ogni ritardo e procedere in questa direzione.

Infine, una domanda territoriale, ma non del tutto: che fine ha fatto il terzo valico dei Giovi, cioè la linea ferroviaria Genova-Milano? Perché siamo arrivati a più di 6 miliardi di spesa, divisi in sei lotti costruttivi? Perché non è più stata con-

vocata la Conferenza dei servizi? Come sarà garantita la copertura finanziaria futura dell'opera e quando sarà sottoscritto il contratto fra RFI e il *general contractor*? È una situazione inaccettabile. Tre anni fa avete fatto marcia indietro sull'indizione di una gara pubblica, avete ristabilito un rapporto con un *general contractor* che risale al 1992 e a tre anni di distanza siamo fermi.

Se potrà darmi una risposta, le sarò molto grato.

VINCENZO GAROFALO. Anch'io desidero ringraziare il Ministro che ancora una volta è presente in Commissione e puntualmente ci ha rappresentato le linee di indirizzo e un resoconto che a mio giudizio, a differenza di quanto detto da qualche collega, è il resoconto di un'attività densa soprattutto caratterizzata dalla necessaria attenzione a problemi che si tramandavano da tempo. Questi problemi sono stati affrontati e sono in corso sviluppi certamente positivi.

Non intervengo per rispondere ai colleghi, questo lo farà lei, signor Ministro. Io cercherò di limitarmi ad alcuni temi che riguardano soprattutto il Mezzogiorno d'Italia.

Come lei sa bene, in varie occasioni ho sollecitato il suo ministero e ho ricevuto sempre rassicurazioni sugli interventi propri di una politica di maggiore attenzione nei confronti del Mezzogiorno. È innegabile - esistono resoconti obiettivi - che questa parte del territorio del nostro Paese ha un deficit infrastrutturale oggetto di trattativa anche all'interno del corposo programma del federalismo.

Nonostante queste attenzioni, c'è da registrare ancora oggi la necessità di dare un'accelerazione. Questo Governo, attraverso il Piano per il sud e l'attività dello stesso Ministro dell'economia da noi spesso criticato per il fatto di essere attento al rigore dei conti, peraltro necessario, ha ormai focalizzato questa situazione di disagio infrastrutturale del Sud. Credo che debba essere una delle politiche alle quali imprimere una maggiore accelerazione.

Vorrei quindi chiederle gentilmente di sapere i tempi entro i quali si potrà finalmente parlare di alta velocità nel Sud, un'alta velocità che - come lei ha sempre assicurato - non si fermerà, come altri hanno paventato, a Salerno, ma arriverà fino al terminale del corridoio 1 della rete TEN Berlino-Palermo. Questa importante opera infrastrutturale consentirà di rendere l'Italia, attraverso la Sicilia e non solo, una vera piattaforma nell'area del Mediterraneo e quindi di recuperare quanto oggi ci viene in parte sottratto da altre regioni del meridione d'Europa. Investire nel settore ferroviario è una necessità.

Poco fa, accomunando in questo l'Italia al resto d'Europa, lei ha detto che oggi il 90 per cento delle merci si muove su gomma attraverso la rete stradale. In questi tre anni il Governo ha mostrato grande attenzione al comparto, tant'è che non si sono verificati disagi, e nonostante la carenza di fondi ha assicurato aiuti a un settore nevralgico per il Paese.

Tuttavia, la situazione geo-morfologica del nostro Paese non è uguale a quella di tanti altri Stati europei. L'Italia è stretta e lunga e le autostrade, come ad esempio la Salerno-Reggio Calabria, non sono nelle condizioni di garantire lo smaltimento di questo traffico. Alcuni nodi non possono più sostenere la situazione. Ci aiutiamo con le autostrade del mare, ciononostante, anche leggendo la nuova versione del libro bianco dei trasporti dell'Unione europea, crediamo che il trasporto ferroviario sarà e debba essere il futuro.

Rispetto a questo chiedo, per la parte geografica dalla quale provengo, un'accelerazione. Mi permetta di sottolineare che occorre fissare e rispettare alcune tappe temporali. Anche in occasione dell'approvazione degli ultimi contratti di programma abbiamo dovuto rimarcare la cantierabilità di alcune opere, il cui finanziamento quindi non era ancora prossimo all'appalto. Comprenderà che senza un progetto esecutivo e realizzabile ci troveremo a discutere di buonissime intenzioni, ma non vedremo i cantieri che aiuteranno

il Mezzogiorno a compiere quel cambio di passo che non serve solo al Sud ma all'intero Paese.

La ringrazio anche perché, proprio oggi, ho ricevuto una nota con la quale lei risponde a me e ad altri colleghi siciliani rispetto alle due infrastrutture di cui il Governo ha accelerato l'iter. Le riconosco, come sottolineato nella lettera, l'impegno per l'aeroporto di Comiso. Le chiedo una attenzione particolare per «l'ultimo miglio», come spesso si dice in tante altre sedi. Dopo gli investimenti e i discorsi fatti, è indispensabile compiere l'ultimo passo, di carattere economico, necessario a far partire un'infrastruttura pronta, che quindi potrà cominciare a generare entrate e a far recuperare l'investimento sostenuto.

Per quanto riguarda l'autostrada Catania-Ragusa, condivido da sempre la necessità da lei sottolineata di un maggiore impegno nel coinvolgere i privati con capitale di rischio, ma credo che sia ancora da definire il bando per il *project financing*. Anche su questo le sarei grato se si potesse dare la spinta necessaria.

Quanto al trasporto ferroviario, il collega Lovelli ha citato due aziende, una molto grande, perlomeno nella compagine sociale, e una più piccola: NTV e Arenaways. Ce ne sono sicuramente tante altre inserite nel sistema Italia, gestite da imprenditori italiani, che creano posti di lavoro in Italia. Soprattutto per le più piccole, sarebbero auspicabili sviluppi e collaborazioni con il principale operatore ferroviario al fine di trovare sinergie. Con la liberalizzazione del settore che gradualmente sta andando avanti e che in parte è in fase di piena attuazione, si corre il rischio che aziende ferroviarie straniere diventino azionisti di riferimento, spogliandoci di un'attività che è stata realizzata da italiani, per poi diventare concorrenti ancora più seri.

Occorre trovare un sistema con il quale questi privati possano ritagliarsi segmenti di attività che non arrecherebbero, come prescritto dall'articolo 59 della legge n. 99 del 2009, alcun tipo di danno economico

all'equilibrio finanziario del servizio ferroviario a carico del Paese, ma al contrario potrebbero alleviare il costo per la collettività e offrire un servizio migliore.

Come il Ministro saprà, essendo molto attento ed avendo viaggiato in aree in cui i treni potrebbero ridimensionare enormemente l'uso dei mezzi alternativi, su gomma, purtroppo oggi i tempi di percorrenza sono lunghissimi. Per fare un solo esempio, in vent'anni per andare da Palermo a Milano in treno si è guadagnata un'ora, un'ora, però, su diciotto ore complessive. Oggi se ne impiegano forse diciassette, e si deve scendere quattro volte dal treno per arrivare a Milano. Aggiungo che se dal nord si vuole arrivare in Sicilia, è probabile che la sera ci si fermi sulla sponda calabrese senza sapere quando si potrà raggiungere quella siciliana.

Finalmente si è tornati alla competenza unica. Il ministero perciò ha la possibilità di compiere questa importante svolta che credo sia necessaria. Chiudo dicendo che tutto questo si collega a un'opera che ormai è partita e che cammina, il ponte sullo stretto di Messina. Ritengo che senza questa infrastrutturazione il ponte sia assolutamente inutile. Come lei sa meglio di me e come i suoi uffici hanno sempre sottolineato, è un'opera che si completa con un sistema ferroviario nazionale che abbia un senso.

PRESIDENTE. Poiché il Ministro mi aveva anticipato di doverci lasciare alle 15,30 per impegni istituzionali e poiché sono iscritti a parlare ancora dieci colleghi, ringrazio il Ministro per la relazione svolta e rinvio il seguito dell'audizione ad una successiva seduta.

### **La seduta termina alle 15,30.**

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

Licenziato per la stampa  
il 24 giugno 2011.

PAGINA BIANCA

€ 1,00



\*16STC0013540\*