

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

13.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 LUGLIO 2011

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Di Vizia Gian Carlo (LNP)	4
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	2	Lovelli Mario (PD)	11
Seguito dell'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):		Matteoli Altero, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	6, 9, 10, 11
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	2, 6, 11	Nicco Roberto Rolando (Misto-Min.ling.) .	2
Biasotti Sandro (PdL)	3	Nizzi Settimo (PdL)	5
Desiderati Marco (LNP)	3	Proietti Cosimi Francesco (Misto-Min.ling) .	5, 10
		Sardelli Luciano Mario (PT)	5
		Terranova Giacomo (PdL)	4
		Tullo Mario (PD)	4, 9
		Velo Silvia (PD)	11

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; Popolo e Territorio (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, La Discussione): PT; 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.; Misto-Repubblicani-Azionisti: Misto-R-A.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 11,20.

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.

Seguito dell'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, il seguito dell'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sulla realizzazione delle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza.

Ricordo che lo scorso 18 maggio, dopo la relazione del Ministro e gli interventi dei deputati Meta, Velo, Lovelli e Garofalo, non era stato possibile concludere il dibattito per ragioni di tempo e che si erano iscritti a parlare altri deputati. Do, quindi, la parola all'onorevole Nicco.

ROBERTO ROLANDO NICCO. Prima di rivolgerle la domanda, vorrei fare qualche considerazione di ordine più generale.

Molto abbiamo discusso in questi mesi di unità d'Italia ed è chiaro che nel processo di unificazione ha svolto un ruolo certamente determinante la costruzione di una rete ferroviaria che collegasse in modo organico tutte quante le parti del Paese. Credo sia stata importante almeno quanto la spedizione dei Mille.

Credo che oggi sia importante riprendere, confermare e rinnovare quella lungimirante intuizione, e quindi verificare se effettivamente abbiamo una rete che collega in modo adeguato tutte le parti del Paese. Con la rete ad alta velocità abbiamo costruito una struttura certamente essenziale. Si tratta di collegare a questa rete i bacini regionali e credo che questo rappresenti il punto veramente critico.

Io rappresento qui, come le ho già ricordato nella precedente audizione del 5 novembre 2008, una regione, la Valle d'Aosta, che da questo punto di vista si sente particolarmente penalizzata. Lei conosce lo stato della linea che collega quella regione alla rete nazionale e internazionale. La situazione è chiaramente insostenibile, si sovrappongono problemi infrastrutturali, gestionali e la questione del Passante di Torino sta diventando veramente esplosiva.

Gli utenti parlano di famigerata tratta, di stupore, incredulità, delusione, senso di smarrimento e perfino in occasione dell'adunata nazionale degli Alpini abbiamo dovuto assistere, nonostante la grande festa torinese, a proteste che, francamente, ci hanno un po' stupiti per le brutte sorprese avute sui treni, come la fuoriuscita di liquami, passeggeri ammassati e quant'altro.

Signor Ministro, il Governo ha sottoscritto con la regione Valle d'Aosta un'importante intesa generale quadro, in cui il

costo della modernizzazione di quella linea è stato quantificato in 886 milioni di euro. In quell'accordo abbiamo letto con grande soddisfazione che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si impegna ad assicurare il finanziamento di tale opera.

In seguito, però, ad un *question time* che abbiamo presentato alla Camera, il Ministro Vito, a nome del suo ministero, ha risposto che non ci sono risorse, non solo per la realizzazione dell'opera, ma nemmeno per la progettazione. Abbiamo letto, inoltre, sugli organi di informazione che in un incontro di partito tra lei, Ministro, e il consigliere regionale Zucchi lei avrebbe, invece, assicurato lo sblocco di una parte importante di quei finanziamenti.

Con tutto il rispetto per gli incontri di partito che, se servono, ben vengano, le chiediamo una dichiarazione chiara in questa sede istituzionale sulle intenzioni del ministero rispetto al collegamento tra quella regione, la più piccola del Paese ma con una sua dignità istituzionale, e la rete nazionale e internazionale.

MARCO DESIDERATI. Ministro, magari un po' diversamente da come hanno fatto altri colleghi, non le chiedo risorse o stanziamenti. Le chiedo, però, la disponibilità, e vengo al tema del mio intervento, a consentire all'aeroporto di Malpensa di ritrovare quei 4 milioni di passeggeri che ha perso da quando Alitalia ha deciso di utilizzare Fiumicino come *hub* unico.

Vi è, inoltre, la questione della Singapore Airlines e, viste anche le novità che ci saranno nel mercato dei trasporti aerei, le chiedo la disponibilità ad aprire nuove rotte, a fare in modo che si possa ritrovare su Malpensa il traffico che è stato perso.

Ricordo che, purtroppo, alla fine di quest'estate, Malpensa perderà anche Lufthansa Italia, autrice forse di strategie a mio parere non tanto valide, ma sarà un altro duro colpo per la nostra economia. Secondo le statistiche ogni milione di passeggeri che si perde, si perdono mille dipendenti tra diretti e indiretti, per cui le lascio immaginare cosa abbia potuto si-

gnificare per il nostro territorio perdere 4 milioni di passeggeri, e quindi 4.000 posti di lavoro.

Ribadisco, quindi, la richiesta della disponibilità ad aprire su Malpensa nuove rotte. Noi della Lega abbiamo la sensazione, Ministro, che a volte trattiamo Alitalia come se fosse ancora la compagnia di bandiera. Su Alitalia è stata fatta un'operazione forse necessaria, l'abbiamo portata a termine, abbiamo chiesto un sacrificio enorme agli italiani, abbiamo sette anni di cassa integrazione da pagare: verrebbe da dire che con Alitalia abbiamo già dato. Ora bisogna guardare al mercato, aprire alle opportunità, per cui prendiamo quello che possiamo e non facciamocelo scappare.

SANDRO BIASOTTI. Vorrei sapere se il Ministro può dirci a che punto siamo con il valico dei Giovi. Sulla questione di Tirrenia, per la quale è in corso il processo di privatizzazione, vorrei sapere se abbiamo ancora qualche possibilità di intervenire, per esempio, per dare una mano alla cantieristica. Abbiamo qualche strumento governativo per far sì che chi ha fatto l'offerta, cioè Aponte, Grimaldi e Onorato, possano dare una mano?

In relazione al caro biglietti, nella sua relazione ha constatato che c'è stato, in effetti, un abnorme aumento del costo medio dei biglietti da e per la Sardegna: possiamo fare qualcosa? Abbiamo visto che la soluzione estemporanea della regione Sardegna non ha comunque risolto il problema e questo ha causato una diminuzione del turismo in misura assolutamente rilevante.

Quanto a Fincantieri, nel decreto-legge in discussione al Senato c'è la possibilità di ristorare i 20 milioni di euro tolti dai 70 iniziali — divenuti 50 dopo il taglio — che finanziavano l'accordo di programma? Stamattina l'amministratore delegato ha specificato che questa sarebbe una misura veramente importante per poter attuare l'accordo di programma con le istituzioni locali.

Infine, nella recente approvazione del decreto-legge cosiddetto « sviluppo » ho insistito perché il Governo si impegnasse a

togliere l'aumento dell'imposta di registro provinciale: è possibile che tale misura venga inserita nel decreto-legge in discussione in Parlamento, così come la diminuzione del bollo di circolazione?

GIAN CARLO DI VIZIA. Signor Ministro, è possibile nei prossimi anni veder andare avanti la realizzazione della linea Pontremolese, che dà uno sbocco vitale anche al sistema portuale ligure, e del porto di Livorno? Si tratta di un'arteria molto importante, una finestra importantissima sul nord più sviluppato, che per i mercati non solo del nord ma anche europei darebbe incremento ulteriore al sistema portuale. So che in questo momento di crisi economica ci sono delle difficoltà a prevedere investimenti, ma vorrei sapere da lei se sarà possibile realizzare questa importante arteria.

MARIO TULLO. Vorrei porre al Ministro la seguente questione: associandomi, per brevità e per ragioni di tempo, alle richieste del collega Biasotti rispetto al terzo valico e anche alla possibilità di un sostegno alla cantieristica, ho rilevato nelle affermazioni del sottosegretario Misiti nella passata audizione un fatto molto positivo, spero confermato dal Ministro, che dà quasi per acquisita l'autonomia finanziaria dei porti. Eravamo tutti presenti: se non è così, mi sono illuso.

In caso contrario, voglio fare al Ministro una proposta di lavoro, se possibile. Spesso, infatti, le critiche che muoviamo a lei dovremmo, in realtà, muoverle al Ministro Tremonti che, a mio giudizio, ha litigato col mare da tanto tempo. Da parte nostra, si era ipotizzato l'utilizzo dell'extragettito. Lei lo sa benissimo perché segue attentamente le vicende di Vado Ligure e sa come le stiamo affrontando. Avete detto che l'extragettito non andava bene, ma l'autonomia finanziaria sì. Ho riconosciuto da subito, in qualità di parlamentare, ma anche di responsabile della portualità per il Partito democratico, che si trattava di una misura più convincente di quella del centrosinistra; tuttavia è rimasta sulla carta.

Non sappiamo se nel 2012 si voterà, ma nel 2013 sicuramente sì, e siccome avevate

parlato di 5 per cento, non è possibile pensare a una misura graduale? Almeno su questo, peraltro, il sottosegretario Misiti ha dichiarato, la scorsa volta, che la riforma era in dirittura di arrivo, ma io so benissimo — e anche lei che lavora con Filippi — che la riforma non è prossima ad essere attuata: vorrei sapere se è possibile arrivare ad un punto di definizione per far sì che in questa legislatura si porti avanti un disegno di legge che preveda — sono consapevole delle difficoltà economiche del Paese — il 2 per cento nel 2012, il 4 nel 2013 e il 5 a regime nel 2014, in maniera che si assuma una responsabilità, questa sì, in tre anni, anche per i Governi che verranno, come state facendo con la manovra finanziaria.

Credo che questo potrebbe essere un elemento di confronto serio. In alternativa, questi cinque anni avranno lasciato alle spalle — la campagna elettorale verrà poi — una legislatura che non avrà dato una mano a risolvere alcuni nodi della legge 84 del 1994, a partire dall'offrire possibilità certe di interventi alle autorità portuali.

GIACOMO TERRANOVA. Sarò rapido. Vorrei richiamare l'attenzione su alcune questioni che toccano il meridione d'Italia. In particolare, nei giorni passati, gli organi di stampa hanno fatto più volte riferimento ad un possibile abbandono del corridoio Berlino-Palermo e ad una probabile ridefinizione del corridoio Napoli-Bari: vorrei capire se questo è vero, quali sono i riflessi e le implicazioni di questa modifica e se queste, in teoria, hanno qualcosa a che vedere con l'ipotetica realizzazione del ponte sullo Stretto.

Una rapida considerazione, invece, riguardo alla situazione delle Ferrovie dello Stato. È stato ospite della Commissione l'amministratore delegato, l'ingegner Moretti e le considerazioni da lui formulate sulle attività che le Ferrovie dello Stato pongono sul territorio nazionale mi lasciano abbastanza perplesso, soprattutto in ordine agli investimenti nel sud d'Italia. Colpisce soprattutto il fatto che ci sia un'attenzione sempre più esclusiva sulla parte centrale del territorio nazionale. Lo

abbiamo visto con la definizione dell'orario estivo e con la politica di investimenti che le Ferrovie dello Stato intendono portare avanti nei prossimi anni. Questo non sembra un piano che pone al centro dell'attenzione delle Ferrovie dello Stato - che costituiscono in qualche modo una parte dello stesso Stato, essendo una società a totale partecipazione pubblica - una forma di perequazione che faccia avere all'intero Paese prospettive di sviluppo armoniose.

Quanto alla questione dei pedaggi autostradali, vicenda della quale si è parlato più volte, esistono una serie di proposte legislative da parte dei colleghi deputati che mirano a non consentire l'applicazione dei pedaggi su alcuni tratti autostradali - si veda il caso del raccordo di Roma - ; vorrei chiedere al Ministro se la valutazione iniziale risulti veramente plausibile ancora oggi - considerato il differimento dei tempi, ma anche lo stato in cui versano alcune delle autostrade, soprattutto quelle della mia regione, la Sicilia, che rende, a mio avviso, assolutamente ingiustificabile il pagamento di un pedaggio.

SETTIMO NIZZI. Non avrei voluto intervenire, ma non è possibile che io non chieda al Ministro notizie sulla grave situazione della Tirrenia e dei trasporti marittimi da e per la Sardegna. Sta diventando, infatti, veramente una situazione inaccettabile. Vorremmo che questa si definisse, con beneficio, sicuramente, per il gruppo di aziende che hanno partecipato al bando, ma anche per i cittadini sardi. Spero che, in breve volgere di tempo, si possa riuscire a chiudere la questione.

Inoltre, relativamente al settore del trasporto ferroviario, il piano nazionale di investimenti prevede tanti miliardi di euro, ma per la Sardegna, nel triennio, soltanto 26 milioni di euro: mi sembra poca cosa per una regione periferica dello Stato con tanti problemi di trasporto.

LUCIANO MARIO SARDELLI. Nella relazione del 18 maggio scorso il Ministro faceva riferimento alla definizione di un piano organico per il rilancio infrastrut-

turale del Mezzogiorno: vorrei qualche precisazione su quali sono gli interventi concreti in essere e qual è lo stato dell'arte, se si sta cioè attuando e quali sono le problematiche.

Avrei non un *cahier de doléances*, ma un libro, per il comportamento delle Ferrovie dello Stato che, signor Ministro, è intollerabile sia nei fatti sia nelle parole; come parlamentari del Mezzogiorno stiamo infatti pensando di preparare una mozione per mandare l'amministratore delegato a ricoprire altri incarichi, anche alla luce di alcune notizie che stiamo leggendo ultimamente sulla stampa, che non fanno onore al settore.

Inoltre, al momento in cui lei ha svolto quell'intervento non c'era ancora il decreto-legge oggi all'esame del Senato, in cui c'è un intervento strutturale sull'ANAS: vorrei qualche precisazione da lei sulle politiche del Governo, anche alla luce di quel decreto-legge.

FRANCESCO PROIETTI COSIMI. Signor Ministro, vorrei riportare alla sua attenzione la questione del pagamento del pedaggio sul raccordo anulare di Roma e, in generale, dei pedaggi sulle tratte autostradali fino a oggi non soggette a pedaggiamento. Al tempo del decreto-legge avente ad oggetto la privatizzazione della Tirrenia, lo scorso agosto, fui invitato a ritirare un emendamento, tramutato in ordine del giorno, che lei accolse, nel quale si invitava il Governo a evitare il pagamento di questi pedaggi.

Oggi si ritorna a parlare sempre più spesso del pagamento del pedaggio, soprattutto sul raccordo anulare di Roma: qualora si arrivasse al pagamento del transito sul raccordo anulare di Roma, l'ANAS intende mettere in entrata e in uscita i caselli oppure utilizzerà il sistema del pagamento alle uscite o ai caselli cosiddetti delle autostrade che oggi raggiungono Roma, A24, A25, A1 proveniente da Napoli e A1 proveniente da Firenze, ossia ai caselli autostradali di Roma-nord, Roma-sud, Roma-est? In questo caso tutti coloro che arrivano da Roma-est pagherebbero un pedaggio pur non utilizzando il rac-

cordo e questo non sarebbe giusto, oltre al fatto che è l'unica porzione dell'autostrada nella quale il pendolarismo è quotidiano. Ritengo, pertanto, che, nel caso siano introdotti i pedaggi, l'ANAS metta i caselli su tutte le entrate e le uscite. Se questo avviene tramite il pagamento ai caselli posti alle uscite delle autostrade che raggiungono Roma, significa che il pedaggio non è per chi transita sul raccordo anulare, ma anche per chi non vi transita.

PRESIDENTE. Nel dare la parola al Ministro, vorrei rivolgerli una domanda a proposito degli aeroporti. Nella bozza di decreto legislativo sui diritti aeroportuali non c'è alcuna clausola di salvaguardia per gli accordi di programma in corso di negoziazione da molti mesi per gli aeroporti che superano i 5 milioni di passeggeri, per cui, nel momento in cui entrasse in vigore il decreto legislativo - su cui comunque dovremmo dare il parere nei prossimi giorni - ogni aeroporto con questo volume di traffico dovrà negoziare le tariffe direttamente con i vettori, come previsto dalla direttiva europea.

Per tutti gli accordi di programma su cui si sta negoziando da mesi, anche da parecchi mesi, non è prevista alcuna clausola di salvaguardia: vorrei chiedere se su questo tema, legato anche al sedime aeroportuale di Roma, che oggettivamente come immagine non è la migliore per l'Italia, cosa possiamo fare insieme.

Do la parola al Ministro Matteoli per la replica.

ALTERO MATTEOLI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Nella scorsa seduta l'audizione andò avanti fino alla domanda dell'onorevole Meta, che all'inizio del suo intervento aveva precisato che il Ministro Tremonti aveva fatto valere in modo rilevante il proprio peso nei confronti dei programmi del dicastero che io ho l'onore di dirigere. In realtà, se andiamo a esaminare attentamente le risorse finora stanziati dal Governo durante la legislatura, scopriamo che per l'80 per cento queste sono andate al comparto degli ammortizzatori sociali e a quello delle infrastrutture.

Questo non mi fa dire che sono soddisfatto delle risorse assegnate perché sono assolutamente insufficienti, ma, dal momento che il quadro generale delle risorse resta scarso e l'80 per cento di queste risorse è stato destinato alle due finalità citate non mi sembra poco.

In merito alla provenienza delle risorse, è opportuno fare una precisazione: quelle provenienti da fondi per le aree sviluppate, i FAS, sono sempre state ripartite per il 15 per cento al centro-nord e l'85 per cento al sud. Parlo dei FAS che sono stati ripartiti perché so anch'io che all'inizio della legislatura i soldi dei FAS furono utilizzati anche per altre finalità. Quelli, però, utilizzati per le infrastrutture hanno sempre tenuto conto di questa ripartizione dell'85 e del 15 per cento.

Per quanto riguarda l'emergenza Tirrenia e l'esplosione delle tariffe - anche oggi ci sono state altre domande su questo tema -, l'Antitrust ha già avviato, su denuncia del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un'apposita indagine.

Relativamente, invece, alla richiesta dell'onorevole Meta di aprire un apposito tavolo con la Presidenza del Consiglio, avevo già ricordato la scorsa settimana che il tavolo, al quale ovviamente partecipiamo, è già attivo presso la Presidenza del Consiglio e che è stato istituito, anche su mia richiesta, per affrontare la questione con i necessari approfondimenti.

L'onorevole Velo aveva rivolto delle domande sul trasporto pubblico locale. Sin dal primo momento in cui sono venuto in questa Commissione ho sempre sostenuto che quello del trasporto pubblico locale è un problema serio, tanto da considerarlo un'emergenza primaria del Paese e proprio sul trasporto pubblico locale siamo intervenuti un anno fa. Tuttavia, la dimostrazione che il Governo, ha alla propria attenzione in modo particolare questo problema è data dal fatto che lo scorso anno abbiamo stanziato 1.440 milioni di euro per il comparto e per la prima volta queste risorse hanno consentito alle Ferrovie dello Stato di comprare materiale rotabile da destinare al trasporto regionale.

Ancora in merito alle questioni poste dall'onorevole Velo, che chiedeva informazioni sui costi minimi di sicurezza, sono in condizione di assicurare che l'osservatorio preposto ha garantito un risultato proprio in questi giorni cercando soluzioni innovative.

Per quanto riguarda i decreti attuativi della legge 120 del 2010, gli uffici del ministero si sono immediatamente impegnati nella predisposizione di tutti quegli atti finalizzati alla tempestiva applicazione delle disposizioni in essa recate, in modo particolare — questa credo che sia un po' la preoccupazione della collega Velo — dell'articolo 25 relativo alla ripartizione dei proventi delle sanzioni tra ente proprietario della strada ed ente da cui dipende l'organo accertatore. Si tratta di un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'interno sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, e quindi l'iter sarà un po' più lungo a causa di questi passaggi.

Per quanto concerne la tematica legata alle insegne pubblicitarie, è stata predisposta la nomina di un gruppo di lavoro in cui è assicurata la presenza degli enti pubblici interessati. Lo schema di decreto è già definito con le osservazioni formulate dall'Ufficio legislativo.

Infine, per quanto concerne la disciplina in materia di veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità, per far fronte alle esigenze più immediate è stato predisposto e pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 22 aprile un decreto interministeriale sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministro dell'interno.

L'onorevole Lovelli aveva chiesto come mai dopo tre anni la riforma portuale è ancora ferma al Senato e su questo anche oggi sono intervenuti dei colleghi. In realtà, stiamo cercando di non ripetere una serie di errori che, purtroppo, hanno caratterizzato le esperienze dei Governi che si sono susseguiti senza identificare le azioni atte a risolvere le criticità del comparto.

Siamo notevolmente in ritardo sulla riforma dei porti, ma penso che un primo

risultato lo abbiamo raggiunto nel decreto cosiddetto « proroga termini », con un primo stanziamento di 250 milioni di euro, per il 2011, che potrà ripetersi nel triennio raggiungendo la soglia dei 750 milioni di euro.

Per quanto riguarda il trasporto aereo — vengo a quanto prima chiedeva il presidente — quanto prima sottoporro all'attenzione di questa Commissione proposte di piano coerenti con il quadro conoscitivo da me voluto dopo 26 anni di completa stasi pianificatoria.

Sullo stato dell'Alitalia, anche il collega Desiderati lo ha ricordato, non posso che ribadire quello che ho già precisato più volte in questa Commissione: questo Governo ha cominciato col salvare 11.500 posti di lavoro per arrivare a circa 15.000 e finora la compagnia ha mantenuto i propri impegni. Verrò poi, ovviamente, alle risposte su Malpensa.

Sul trasporto pubblico locale, stiamo verificando, d'intesa con le regioni, la possibilità di una rivisitazione logica e gestionale con cui attualmente è gestita l'offerta di trasporto pubblico su gomma.

Infine, sull'istituzione di un'autorità di regolazione del trasporto già in altre occasioni ho avuto modo di dire che dobbiamo evitare la creazione di organismi già presenti nell'attuale assetto istituzionale. Ritengo, infatti, che l'ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari del dicastero e l'Antitrust possano assolvere correttamente a queste funzioni.

Inoltre, l'onorevole Lovelli chiedeva del terzo valico. Rispondendo a lui, rispondo anche agli onorevoli Biasotti e Tullo che, finalmente, con il terzo valico siamo in condizione di poter dire che cominceremo a realizzarlo. Il decreto-legge che supporta i lotti costruttivi dovrebbe essere trasmesso venerdì alla Camera: se non viene modificato — per il rispetto che dobbiamo avere nei confronti del Parlamento sono costretto a dire questo — posso dire che il terzo valico partirà non finanziando soltanto il primo lotto, ma forse anche il secondo.

Colgo l'occasione dalle domande rivolte dall'onorevole Garofalo per ricordare che

le opere approvate dal CIPE in questo triennio, da quando c'è questo Governo, per oltre il 48 per cento sono relative al Mezzogiorno e quelle appaltate o cantierate superano il 30 per cento.

Potrei fare un parallelo con il passato, ma non voglio farlo. Questo è lo stato delle cose. Di fronte a questi dati mi sembra di poter dire che abbiamo avuto un'attenzione per il Mezzogiorno.

Per quanto riguarda il prolungamento dell'alta velocità da Battipaglia a Palermo, non solo tale obiettivo è stato da me posto sin dall'inizio della legislatura, ma sarebbe veramente assurdo realizzare il ponte sullo Stretto senza dare continuità funzionale all'asse ferroviario.

L'onorevole Garofalo mi chiedeva dell'asse autostradale Catania-Ragusa: la informo che nella prossima riunione del CIPE, prima delle vacanze estive, quindi molto probabilmente la prossima settimana, sarà esaminato lo schema di concessione.

In merito all'esigenza di garantire una riduzione reale dei tempi di collegamento tra il nord del Paese, Milano, e il sud, Palermo, devo ritenere che un simile obiettivo possa raggiungersi solo quando disporremo dell'alta velocità lungo l'intero asse. D'altra parte, non possiamo ridimensionare un vincolo geografico così forte di oltre 1.400 chilometri.

Venendo alle domande poste questa mattina, come quelle dell'onorevole Nicco sulle ferrovie nella Valle d'Aosta, abbiamo firmato, è vero, un'intesa generale quadro e stiamo risottoscrivendo con tutte le regioni l'intesa con un nuovo modulo. Credo che non ci sarà una nuova sottoscrizione con la Valle d'Aosta perché l'intesa generale quadro è stata firmata recentissimamente, quindi non mi pare che ci sia la necessità di un aggiornamento, ma ho già chiesto formalmente alle Ferrovie dello Stato di dare attuazione a quanto abbiamo sottoscritto nell'intesa generale quadro proprio quest'anno. Ferrovie dello Stato mi farà pervenire entro il mese di settembre la prima fase di priorità e io assicuro che, appena l'avrò dalle Ferrovie, la farò pervenire a questa Commissione come al

presidente della giunta regionale della Valle d'Aosta. Le priorità sono coperte dal contratto di programma di RFI.

Quanto a Malpensa-Singapore, su quello che l'onorevole Desiderati diceva sulla compagnia di bandiera ho già detto, e non credo ci sia da aggiungere nulla. Io sono settimanalmente in contatto con il presidente di Malpensa, Bonomi, con il quale stiamo lavorando in una buona sintonia perché non c'è soltanto Singapore, che ha alcune caratteristiche particolari. Non esiste nessuna volontà di danneggiare Malpensa, tutt'altro, ma ora esiste un tema che io trovo ancora più ricco, quello della compagnia Emirates, con la quale c'è stato un incontro la scorsa settimana e siamo rimasti d'accordo col presidente Bonomi di fare ulteriori incontri nei prossimi giorni. Per colpa mia la scorsa settimana l'incontro è saltato perché per ragioni personali non ero al ministero, ma stiamo lavorando sia per l'una sia per l'altra compagnia in sintonia perché, oltretutto, conosco il presidente di Malpensa da tantissimi anni, ho con lui anche un rapporto di amicizia personale, conosco i problemi. Abbiamo deciso la costituzione di un tavolo sul quale portare tutte le richieste e, naturalmente, le risposte assumendoci le responsabilità che è giusto che un ministro si assuma.

Onorevole Biasotti, sul terzo valico ho già risposto. Su Tirrenia è in corso da oltre venti giorni un apposito tavolo alla Presidenza del Consiglio. Entro la prossima settimana dovremo decidere. Lo dico a me stesso e ai colleghi, soprattutto sardi, che quello di Tirrenia è un problema delicato perché, se salta l'assegnazione a coloro che hanno vinto la gara, il problema non è più solo quanto costa andare in Sardegna, ma il fatto che migliaia di persone rimarranno senza un posto di lavoro. Il problema di Tirrenia sotto certi aspetti è peggiore di quello di Alitalia perché il numero di dipendenti è inferiore ad Alitalia, ma è più difficile la ricollocazione. Qui ci sono 3.800 persone — una parte riguarda Tirrenia — che se la gara non viene assegnata, perdono il posto di lavoro. Ci muoviamo, quindi, con grande senso di responsabilità, consapevoli però

che il presidente della giunta regionale ha i suoi motivi da sostenere mentre noi dobbiamo conciliare le esigenze del mondo imprenditoriale, la vocazione turistica della Sardegna e non solo, e l'esigenza che non scappino coloro che hanno vinto la gara perché deve essere assegnata.

Abbiamo così spostato il tavolo alla Presidenza del Consiglio in modo che ci sia il Governo nella sua interezza ad affrontare questo problema. Siamo poi sempre vincolati dall'obbligo europeo anche per quanto riguarda l'ipotesi di finanziamenti.

Per quanto riguarda Fincantieri, abbiamo garantito una prima *tranche* di 50 milioni di euro su 70. Non appena il Ministero dell'economia ci darà il quadro delle ulteriori risorse, copriremo la parte restante. Qui non voglio dire altro su Fincantieri, ma la voglia di dire qualcosa in più l'avrei per certi comportamenti.

La Pontremolese fino a tre anni fa era morta. L'abbiamo ripresa. Mi ricordo di una bella riunione a Parma con un tavolo cui parteciparono tutti i sindaci interessati: lì l'abbiamo ripresa per i capelli perché abbiamo trovato i primi soldi per la progettazione, che abbiamo garantito. Non solo è già in corso un lotto del valore di 234 milioni di euro, ma posso assicurare che stiamo verificando la possibilità di un'ulteriore quota finanziaria per raggiungere così un lotto funzionale. Anche in questo caso vale quello che ho detto a proposito dell'approvazione del decreto. Al Ministero abbiamo già lavorato, anche predisponendo una bozza di ciò che vogliamo portare al CIPE e, naturalmente, la Pontremolese è inserita.

L'onorevole Tullo tocca un nervo scoperto per quanto mi riguarda perché sull'autonomia finanziaria dei porti so perfettamente che è in corso un confronto, ma pare che si sia trovata una soluzione. Aspettiamo la risposta della Commissione Bilancio del Senato: se su quello che è stato proposto la Commissione dà un parere favorevole, si procederà.

MARIO TULLO. Vorrei solo chiedere se si tratta di una norma strutturale.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Certo. Aggiungo che non è una questione di scontro tra maggioranza e opposizione perché devo dire che le Commissioni al Senato lavorano entrambe per una soluzione, quindi non c'è un ostruzionismo, ma la necessità di individuare la fonte delle risorse. Forse l'abbiamo trovata, ora c'è all'esame il decreto-legge, ma aspettiamo questo.

Onorevole Terranova, c'è indiscutibilmente uno scontro con l'Europa per quanto riguarda il corridoio 1. È stata una doccia fredda per noi. Mi dispiace di non avere con me la lettera che abbiamo mandato in Europa: il Governo sta lottando per mantenere il quadro voluto dal nostro Paese, nel senso che il corridoio Berlino-Palermo non si può assolutamente abbandonare.

Abbiamo formalizzato per ora tecnicamente le nostre richieste. Se risolviamo in tal modo, bene, altrimenti, qualora la fase tecnica non dovesse produrre i risultati attesi, ci sarà l'intervento politico ma io sono fiducioso.

Con l'Europa c'è un costante dibattito, una sorta di dibattito-scontro. Anche i Governi degli altri Paesi si trovano schiacciati tra l'opposizione all'interno del Paese, come è giusto che sia in una democrazia, e con l'Europa che spesso emana provvedimenti curiosi. Non voglio dire altro perché questa è la battaglia da affrontare, anche se non me la sarei aspettata, né io né nessuno al Ministero.

Per quanto riguarda i pedaggi autostradali, anche qui con onestà intellettuale voglio ricordare che c'è una legge. Sono state sì approvate delle mozioni, tra l'altro votate all'unanimità, ma come faccio a disattendere una legge? Una volta si parlava di gerarchia delle fonti, una mozione non può disattendere una legge. Si tratta di volontà politica.

Tuttavia, vi invito ad una considerazione. La legge obbligava a partire con i pedaggi dal 1° maggio: ci sarà un motivo se ancora il decreto attuativo non è stato ancora fatto? Sono il primo a non sentirmela di mettere un pedaggio su strade che non hanno la caratteristica dell'autostrada. Siamo stati anche spinti da ANAS, che chiede le risorse per le

manutenzioni e pensava di vedersi finanziare la manutenzione indispensabile anche per la sicurezza dei cittadini attraverso i pedaggi. Non è stata ancora riconosciuta perché non è stata ancora sciolto questo nodo che per primo avverto io.

Lo stesso discorso vale per la questione del raccordo anulare di Roma sollevata dall'onorevole Proietti Cosimi: abbiamo sempre parlato di agevolazioni nei confronti dei residenti, ma siccome sul raccordo anulare di Roma sono state fatte già molte polemiche, sia chiaro che chi entra e chi esce non paga e non pagherà mai anche se faremo il decreto sui pedaggi. Funzionerà come una specie di ZTL.

Anche su questo, però, voglio essere chiaro: le autostrade si pagano in tutte le parti del Paese e non è pensabile che ci sia una parte del Paese che non le paga perché, altrimenti, non si realizzerebbero più le infrastrutture.

Onorevole Proietti, vado oltre la sua domanda ora, ma voglio sottolinearlo in questa sede: non è possibile che l'autostrada si paghi in una parte del Paese e in un'altra no, ovviamente se si tratta di un'autostrada, se ha le caratteristiche dell'autostrada.

Inoltre, se fino a qualche anno fa le infrastrutture si realizzavano totalmente finanziate dallo Stato, oggi questo non è più possibile: cosa faccio, allora, con le regioni? Parlo con i sindaci e dico loro che se vogliono realizzare un'infrastruttura, è necessario pedaggiarla. Possiamo anche non farlo, ma in questo modo la strada resta com'è e non possiamo realizzare le infrastrutture perché le risorse non ci sono. Al massimo possiamo arrivare al 30-40 per cento di finanziamento per quanto costa un'opera, oltre non possiamo andare.

All'onorevole Nizzi sulla Tirrenia ho già risposto. A proposito delle Ferrovie dello Stato, ho già parlato più volte con l'amministratore delegato perché è vero quello che l'onorevole Nizzi dice a proposito della limitatezza delle risorse rispetto alle necessità dello stanziamento del piano per la Sardegna.

Onorevole Sardelli, per il piano del Mezzogiorno, lei sa che è in capo al

Ministro Fitto, che naturalmente ha lavorato con noi per quanto di nostra competenza; vi abbiamo inserito cinque punti di nostro interesse, che ho già avuto modo di elencare qui. Ora è arrivato il momento di accelerare la fase attuativa perché altrimenti questo piano diventa una specie di araba Fenice, ne abbiamo parlato tante volte, e la prossima settimana ci sarà un incontro con il Ministro Fitto.

Quanto al fatto che le Ferrovie in qualche modo trascurano il Mezzogiorno, ovunque vada sento critiche perché abbiamo realizzato un'alta velocità di altissimo livello ingegneristico, che funziona bene, mutuata anche da altri Paesi, ma c'è un contrasto con le linee regionali. Questo fa crescere la polemica per il fatto che si è pensato soltanto a una categoria di cittadini anziché a tutti, ma torno a dire che quei 1.440 milioni di euro, destinati al trasporto pubblico locale, in un momento di scarsità di risorse, è una cifra abbastanza consistente.

Sulle norme del decreto legge relative ad ANAS l'obiettivo del Ministero era questo: evitare che l'ANAS continuasse ad essere controllato e controllore perché questo non è più possibile. Il Ministero dell'economia e delle finanze per la parte di sua competenza ha previsto delle aggiunte nel decreto-legge, ma la richiesta formulata dal Ministero era principalmente questa e mi pare che nel decreto-legge quest'aspetto ci sia.

Prima di rispondere al presidente mi pareva che l'onorevole Proietti Cosimi volesse intervenire.

FRANCESCO PROIETTI COSIMI. Signor Ministro, ho capito, è giusto che il pedaggio del raccordo anulare si paghi, c'è una legge, quindi tutti gli ordini del giorno non contano, ma il problema è capire chi lo paga: se lo pagano quelli che vengono da fuori Roma o anche i romani che ne usufruiscono.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sarò ancora più chiaro e dovrei evitarlo in qualità di ministro. Non posso dire che i residenti

non lo pagheranno perché l'Europa non lo consente in quanto aiuto di Stato. Posso dire, però, che ci saranno agevolazioni per gli abituarini.

Infine, per quanto riguarda le richieste avanzate dal presidente, nell'ultimo Consiglio dei Ministri il Governo ha approvato il provvedimento che adegua il nostro sistema aeroportuale alle direttive comunitarie. Il provvedimento è stato approvato in via preliminare e lo stiamo verificando anche alla luce delle osservazioni sollevate proprio da questa Commissione e, in modo particolare, da lei, presidente.

MARIO LOVELLI. Il Ministro non ha risposto alla mia domanda sul terzo valico. Le chiederei, per cortesia, di essere più preciso, a proposito del perché siamo arrivati a più di 6 miliardi di euro di spesa suddivisi in sei lotti costruttivi, perché non è più stata convocata la Conferenza dei servizi per spiegare agli enti locali come si svolgono i lavori divisi in sei lotti costruttivi e quando sarà definito il contenzioso tra RFI e *General Contractor*, senza il quale non possono cominciare i lavori che lei ha dichiarato che partiranno.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Alla luce della garanzia del finanziamento per il secondo lotto si firmerà, e quindi il contenzioso automaticamente decadrà. A proposito delle modalità con le quali si è arrivati al quel costo, vi farò avere la risposta che abbiamo mandato alla Corte dei conti. Non l'ho con me, la manderò al presidente.

MARIO LOVELLI. E i rapporti con gli enti locali? La conferenza dei servizi ha approvato un progetto definitivo nel 2006 che era di un lotto unico del costo di 4 miliardi 920 milioni di euro. Oggi l'opera costa 6,2 miliardi di euro ed è divisa in sei lotti costruttivi: come la realizzate e come sono i rapporti con gli enti locali? È aumentata appena di 1,3 miliardi di euro, poca roba! Capisco che con la manovra finanziaria di adesso risolviamo tutto.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Possiamo anche

informare i comuni, ma non c'è bisogno di una conferenza dei servizi.

MARIO LOVELLI. Dovreste farlo senza che vi sia richiesto perché è un problema di rapporto corretto con il territorio. Non c'è bisogno che qualcuno ve lo chieda. Ci sono pochi leghisti su quel territorio, però anche i rappresentanti di sinistra e altri hanno diritto di chiedere.

SILVIA VELO. Segnalo velocemente alcune criticità rispetto alle risposte del Ministro. Sui decreti attuativi della legge n. 120 del 2010, in particolare l'articolo 25, a suo tempo a un'interrogazione dell'onorevole Meta è stato risposto che senza una modifica della legge era difficile attuare le ripartizioni. Il ministero ha detto che gli uffici stanno facendo il decreto: il capogruppo Meta ha già fatto presente che eventualmente siamo a disposizione, come opposizione.

Sulla questione dei trasporti eccezionali, il decreto-legge *omnibus*, che detta una norma, in realtà non cambia la sostanza delle norme presenti. C'è bisogno, dalle verifiche che ho effettuato con gli stessi uffici, di modificare il regolamento attuativo dell'articolo 10. Può farlo il Ministero in autonomia e mi auguro che lo faccia il più rapidamente possibile.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non è necessario cambiare nulla, ma solo trovare l'accordo con il Ministero dell'interno.

PRESIDENTE. Ringrazio molto il Ministro, senatore Altero Matteoli, per il suo intervento.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12,20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

Licenziato per la stampa
il 22 settembre 2011.

€ 1,00



16STC0014690