

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 10,20.

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 dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, sulle linee programmatiche dei suoi dicasteri, per le parti di competenza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, dottor Corrado Passera, sulle linee programmatiche dei suoi dicasteri per le parti di competenza.

Nel dare la parola al Ministro, vorrei ringraziarlo. Poiché, subito dopo l'audizione dovremo esaminare la manovra ai fini dell'espressione del parere, faccio a tutti i colleghi la preghiera di fare interventi critici o propositivi sul testo del decreto.

Questo è il primo incontro della Commissione con il Ministro Passera, che inviteremo successivamente anche in altre occasioni per fornire ulteriori approfondimenti su temi specifici.

Ancora ringraziandolo, do la parola al signor Ministro, dottor Passera.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio il presidente e tutti voi dell'invito. Ci vedremo spesso, per lo meno per il periodo in cui durerà il nostro Governo. Questa è una Commissione, per noi e per me, di riferimento, per cui mi fa anche piacere che sia la prima uscita del Ministro e del ministero con le Commissioni parlamentari.

Oggi dirò poco. Indicherò alcuni principi generali perché vorrei e vi chiederei di approfittare di questo incontro soprattutto per fornirmi suggerimenti e indicazioni, anche sottolineature di temi sui quali, nel corso delle prossime settimane e dei prossimi mesi, insieme cercheremo soluzioni.

Certamente, la crescita, la creazione di posti di lavoro, che è la finalità della crescita, è anche una delle finalità fondamentali del Governo Monti. Il *trend* non è certo nella direzione giusta. Il disagio occupazionale nel nostro Paese — non devo dirlo a voi — è molto elevato. Se, infatti, alla disoccupazione statistica, registrata come tale, ossia coloro che cercano lavoro, si aggiungono gli inoccupati, ossia quelli che non cercano più lavoro, o i sospesi dall'occupazione, cassintegrati o i tantissimi sottooccupati, capiamo che si tratta di risolvere insieme un problema forse grande come non c'è mai stato del nostro Paese da tanti decenni. Stiamo parlando di molti milioni di persone che da noi, Parlamento e Governo, aspettano novità su questo fronte.

Il mondo dei trasporti, in tutte le fasi storiche, in tutti i cicli economici, in tutte le ricostruzioni e costruzioni di Paesi, è stato ed è un elemento fondamentale di crescita e di creazione di posti di lavoro,

per cui saranno tante le tematiche che affronteremo insieme.

Non si può certamente affermare che nel campo dei trasporti il nostro Paese, a differenza di altri settori, sia ai vertici del mondo da quasi nessun punto di vista. Il costo per l'economia, ma anche per la società, delle molte diseconomie derivanti dal funzionamento dei singoli settori e dalla non ancora sufficiente integrazione delle varie modalità di trasporto, è molto elevato. Conoscete le stime meglio di me. Parliamo di decine di miliardi, che neanche esauriscono la quantificazione completa dell'effetto negativo che sull'economia e sulla crescita, e soprattutto sulla produttività del sistema Italia, hanno meccanismi e sistemi di trasporto in taluni casi non al passo coi tempi.

Trasporti significa infrastrutture, regole, significa — e ci terrei che questo rimanesse sempre un punto di riferimento — visione complessiva dei vari mezzi e strumenti di trasporto. In vari casi, infatti, analizzeremo problemi specifici delle varie modalità di trasporto, acqua, gomma, aria, ferro, ma non dovrà mai venir meno la visione complessiva. Il peggio, infatti, che potremmo fare è guardare a ciascuno di questi comparti come se rappresentasse l'unica soluzione. Come sapete, invece, la soluzione ottimale della mobilità, sia delle persone sia delle merci, viene dall'integrazione dei vari mezzi e dall'utilizzo ottimale di ogni mezzo per quello che quel mezzo può dare. C'è, invece, una certa tendenza al far fare un po' tutto a tutti, con costi, risorse, fatiche e risultati sicuramente non adeguati.

Credo che la visione complessiva che si debba avere sia sempre e debba rimanere a livello nazionale. L'Italia si caratterizza, purtroppo, per tantissime iniziative tra loro disarticolate. Ciascuno vuole avere, in ciascun pezzo d'Italia, tutto di ogni servizio. Questo porta a sprechi, a non avere, sia per i porti sia per gli aeroporti, strutture veramente competitive a livello internazionale.

Certamente, non risolveremo in pochi mesi problemi che si sono accumulati in tanti anni, però attraverso la collabora-

zione tra questa Commissione, in particolare, e il ministero che rappresento forse riusciremo a muovere qualche passo avanti.

Nel valutare e nell'avanzare proposte, dovremo sempre far riferimento ai migliori standard mondiali di qualità perché, certo, guarderemo al nostro interno, ma guarderemo anche all'esterno, dovremo cioè sempre poter dire ai cittadini italiani che nel prendere le decisioni ci confrontiamo e impariamo dai migliori standard mondiali.

Il quadro delle norme non potrà che essere quello europeo. Credo che tutti vogliamo favorire la creazione sostanziale di un contesto unico europeo in tutti i settori dell'economia e della società, ma sicuramente quello dei trasporti è un settore chiave. Difficile o impossibile, infatti, sarebbe ottimizzare i risultati a livello di singolo Paese in un'Europa che, fortunatamente, è sempre più integrata e dove altri Paesi stanno facendo molto per creare questi spazi di comune attività e concorrenza.

Nel contesto europeo, ma anche nel contesto italiano e nel contesto del decreto-legge che il Governo Monti ha presentato, una parola chiave pervasiva di tutto quello che faremo riguarda il tema della liberalizzazione, ossia dell'uso al meglio della concorrenza, naturalmente ben regolata, in tutti i settori. La concorrenza è sempre basata, infatti, su regole, non c'è concorrenza che sia derivante da mancanza di regole, ma sempre e solo da buone regole e da mercati funzionanti. Alcune delle decisioni proposte dal decreto-legge vanno in questa direzione. Cito soltanto quella dell'Autorità per i trasporti, che però è simbolicamente rappresentativa dell'accelerazione che vorremmo portare anche in questi campi.

Parleremo di efficienza, di qualità, di trattamento dei cittadini e dell'impresa attraverso le infrastrutture e i mezzi di trasporto. Siamo in un mondo di drammatica, anche se non vorrei usare questo aggettivo, carenza di risorse, per cui dovremo insieme decidere priorità. Sappiamo che non possiamo fare tutto ciò che

è presente negli auspici. Si leggono documenti in cui c'è tutto e ancor di più. Noi sappiamo che non è così e dovremo usare il buonsenso nello scegliere ciò che è prioritario, che molto spesso è ciò che ci collega all'Europa ed è coerente con la costruzione del mercato europeo di cui parlavo.

Molti dicasteri hanno a che fare con i temi che insistono sulle tematiche dei trasporti. Fortunatamente, lo spirito che anima oggi i diversi ministri è molto produttivo e positivo, per cui, da questo punto di vista, faremo tutta la nostra parte.

Negli incontri che avremo parleremo di temi che conoscete non solo bene, ma anche meglio di me. Sapete quanto il trasporto pubblico locale sia sotto pressione, quanto lo sarebbe stato ancor più se i tagli previsti non fossero stati in parte compensati dalle risorse stanziati dal decreto che il Governo Monti ha presentato, 800 milioni che abbiamo aggiunto per far fronte ad una situazione oggettivamente non sostenibile da parte delle regioni. Delle poche risorse a disposizione, la quota molto importante di 800 milioni di euro è stata stanziata attraverso il decreto-legge per correggere la situazione precedente e mettere in condizione almeno di iniziare l'anno e, nel frattempo, cercare di affrontare la situazione soprattutto attraverso il tema della riorganizzazione del settore.

Abbiamo un'enormità di piccoli operatori inefficienti, dobbiamo puntare a favorire e incoraggiare la creazione di un certo numero di operatori competitivi e di dimensioni sufficienti, certamente andando anche contro resistenze naturali.

Non voglio entrare in nessun altro tipo di dettaglio, ma voglio proprio limitarmi soltanto all'indice. Abbiamo il tema dei porti, per il quale dovremo certamente fare delle scelte, concentrarci su dove possiamo velocemente diventare parte della rete europea dei porti. Abbiamo il tema degli aeroporti, un caso classico per cui, per realizzarne decine e decine in tutta Italia, piccoli, molto spesso del tutto inutili, irragionevoli, finiamo per non

avere anche i pochi grandi centri che possono tenere veramente collegata l'Italia al resto del mondo.

Faremo delle proposte. Naturalmente, sarà la Commissione, sarà il Parlamento nella sua assoluta autorità e preminenza a valutarli, ma non possiamo andare avanti con la filosofia di un aeroporto in ogni provincia, soprattutto — ed è il punto successivo — senza guardare in maniera collegata a tutta la logistica, ferrovie, porti e aeroporti, visti insieme e non ciascuno in parallelo con i risultati molto negativi che oggi il Paese sta pagando.

So e sappiamo che questa Commissione è particolarmente impegnata anche su temi che sono cari al Governo, come quelli della sicurezza, della ricerca, della sicurezza stradale in tutte le sue forme, in termini sia di controlli, sia di normativa, sia di ricerca per capire le ragioni profonde e affrontabili della mancanza di sicurezza sulle strade. Su questo saremo forti alleati.

A questo quadro, molto generale, si aggiungono alcune argomentazioni e alcuni temi sul settore delle comunicazioni, che pure è tema di responsabilità del dicastero. È un'area questa, come tutti sappiamo, di grande importanza per favorire la crescita e la produttività del nostro Paese. L'area dell'*information e communication technology* non trova ancora l'Italia alla frontiera, ma siamo per la strada e dobbiamo accelerare molti dei temi che già questa Commissione ha affrontato.

Il tema dell'Agenda digitale europea deve vederci tra i Paesi più rispondenti. Sulla soluzione del *digital divide* i tempi possono essere relativamente brevi, in parte anche con risorse già esistenti, andando a impiegare quelle che ancora non stiamo utilizzando e in parte rischiando di perdere.

Dobbiamo accelerare tutto il tema dell'Eurosud. Già domani avremo un incontro con i cinque presidenti delle regioni del sud per cercare di evitare di perdere miliardi che stiamo per perdere proprio perché non spesi, non inquadrati in un progetto. Con una proposta di soluzione

che ci pare positiva speriamo di accelerare dei lavori che sembravano un po' persi.

C'è il tema delle reti di nuova generazione. Questo è un capitolo che ci troverà molto impegnati. Sul tema delle frequenze non ho da ricordarvi cose che conoscete molto bene. Da una parte, ci sono state cessioni molto vantaggiose di frequenze importanti, sono ancora in corso lavori in termini sia di riordino sia di ottimizzazione.

Ci sono, inoltre, temi aperti, sui quali siamo chiamati a dare risposte in breve tempo, ad esempio, sul mondo RAI, sul canone. Si sono aperti temi sul *beauty contest*, che stiamo affrontando, approfondendo. Se c'è da raccogliere dei suggerimenti, questa sicuramente è un'occasione che ci aiuterà a fare un'ipotesi, a prendere una posizione in modo ancora più approfondito. Saremo molto impegnati in tema di sicurezza informatica.

Tornando al tema delle Autorità, credo che il fatto che il decreto-legge contenga una chiara disposizione sulla creazione di un'Autorità dei trasporti sia un segnale nella giusta direzione. Un altro segnale che va in questa direzione è quello di far assorbire anche l'Agenzia postale in un'autorità già esistente, l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, per cui l'Agcom avrà l'ulteriore responsabilità di accelerare e governare l'apertura alla concorrenza di questo settore.

Come vi ho detto all'inizio, non sarebbe di buonsenso da parte mia affrontare questi temi e venire a illustrarvi in dettaglio le mie posizioni su ogni tema oggi, perché avendo cominciato a lavorarci da pochi giorni, dopo la messa a punto del piano del decreto presentato dal Presidente Monti, molte questioni in parte non sono ancora state perfezionate.

Se siete d'accordo, quindi, utilizzerò quest'occasione proprio per raccogliere, ascoltare, assorbire e avere tutte le vostre indicazioni per farmi e farci le nostre opinioni al meglio, con l'idea di lavorare molto insieme e rivederci con la frequenza che sarà necessaria.

PRESIDENTE. Grazie, signor Ministro. Saluto anche il vice ministro, dottor Ciacchia, e il sottosegretario ai trasporti, Guido Improta, che sono oggi presenti.

Abbiamo molti iscritti a parlare, quindi chiedo agli onorevoli colleghi di essere più sintetici possibile; do quindi la parola a chi intenda intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

MICHELE META. Innanzi tutto, vorrei augurare buon lavoro al nuovo Ministro e alla sua squadra. Ci troviamo di fronte a un titolare di deleghe che non hanno precedenti negli assetti governativi del nostro Paese. Tenendo conto anche della funzione tempo, credo che questa sia un'occasione straordinariamente nuova e impegnativa che non dovremmo sprecare.

Ho ascoltato il suo ragionamento e mi ha molto colpito la parte iniziale del suo intervento, quando ha parlato di crescita e lavoro. Conosciamo le sue sensibilità e credo che, finalmente, ci sia un protagonista nella gestione della titolarità di queste deleghe che può far tornare a stare insieme aspetti fondamentali per la crescita e l'ammodernamento del nostro Paese, difesa del lavoro, dello sviluppo, dei servizi. C'è anche il tema dell'equità, molto spesso usato a proposito della stessa manovra.

Vorrei approfittare del mio intervento non per ripercorrere tutti gli argomenti che ha toccato, signor Ministro, ma per porle un problema. Naturalmente, infatti, avendo una coperta molto corta, le risposte non si possono improvvisare, ma alcune scelte che riguardano, essenzialmente, anche le sue deleghe possono essere prese.

Da un po' di tempo, anche a causa della dimensione internazionale della crisi, abbiamo delle ripercussioni nel nostro Paese, soprattutto sul fronte delle politiche industriali nel settore dei trasporti, che rischiano di autorizzare l'uso del termine « dismissione ». Vantiamo delle eccellenze come il settore aeronautico, quello nautico, quello della produzione di materiali

rotabili. I nostri brevetti e le nostre tecnologie sono, infatti, esportati in tutto il mondo.

A mio avviso, una delle chiavi che mette insieme i settori di cui lei si occupa e che ci riguarda come interlocutori alla Camera, sta proprio su questo versante. Esistono emergenze da tempo non risolte, come quelle del settore portuale e della cantieristica dove, nonostante una tradizione secolare e delle eccellenze, abbiamo sofferto la concorrenza internazionale, che rischia di far accartocciare questi settori. Non si tratta solo della vicenda di Genova, ma di una serie di stabilimenti disseminati in tutto il Paese.

Penso, tra le altre, nel settore aeronautico, alla vicenda di Alenia. È discutibile il fatto che, dopo tutta la solidarietà garantita alla compagnia di bandiera e alla sua trasformazione dallo Stato, dal Governo, le prime commesse, pur rispettando il quadro delle norme europee, prendono altre strade, come quella del Brasile.

Quanto al settore della produzione dei mezzi su gomma — parliamo di bus per il trasporto pubblico locale e di bus turistici — l'unica azienda produttrice presente sul nostro territorio rischia di essere chiusa e delocalizzata altrove. Non cessa l'attività, si sposta altrove.

In relazione ai materiali rotabili su ferro, abbiamo questioni aperte per Ansaldo Breda, Alstom; abbiamo, signor Ministro, una rete materiale di 16.000 chilometri di ferrovie. Regole, competizioni, contesti europei non possono valere solo per l'alta velocità. Dobbiamo rimettere al centro, se vogliamo salvare l'Italia, quella che è diventata un po' la Cenerentola della situazione, il servizio universale, il trasporto dei pendolari, il trasporto metropolitano. Ce n'è per tutti, dal vantaggio di modalità di trasporto ecocompatibili alle direttive europee, libri verdi, vivibilità delle città. Bisogna fare delle scelte.

Assieme al titolare dell'altra delega ogni tanto lei evoca l'articolo di Valentini su *la Repubblica* in relazione ai 16 miliardi di euro: credo che quello possa essere un settore per produrre solidarietà, cooperazione e collaborazione. Quella era una

condizione che le regioni avevano già: naturalmente, va bene la copertura del Governo in uno sforzo di cooperazione istituzionale perché si può salvare il trasporto pubblico, ma non basta. Al di là di quello, c'è anche la vicenda delle accise.

Ritengo, ritornando alla questione, che i provvedimenti che sono in discussione in Parlamento — saranno pervenuti già anche al nuovo ministero, ai nuovi responsabili — possono essere l'esempio di una cooperazione tra Parlamento e Governo. Parlo della costruzione di mille treni attraverso il reperimento di risorse che non fanno soffrire nessuno. Quanto alla cantieristica, diamo subito una o due commesse ai cantieri, che diversamente chiuderanno, soprattutto quello di Genova.

Dopo i disastri del Golfo del Messico, in un anno e mezzo avevamo proposto — abbiamo i brevetti italiani — di costruire quattro navi mangiapetrolio. Esisteva anche la disponibilità dei produttori di energia e dei petrolieri a finanziare quest'operazione. Basterebbe quello per consentire l'apertura di nuovi scenari, l'avvio di nuove strategie. Fincantieri, Finmeccanica hanno brevetti che possono essere utili per il nostro Paese, soprattutto per quei mari chiusi dove ci sono ancora cantieri per l'estrazione del petrolio. Dio ci scampi dal trovarci di fronte a un'emergenza nel nord Adriatico. Quanto alle risorse la coperta è corta, ma certe scelte si possono prendere.

Alcune scelte, oltretutto, possono essere prese a costo zero. Sui porti, ad esempio, è vero che dobbiamo decidere, ma penso che questo elemento dell'autonomia finanziaria, in un quadro in cui non possiamo soccorrere centralmente le autorità portuali, sia un atto dovuto, che genera dal basso un meccanismo virtuoso per consentire a quelle autonomie di stare sui mercati, di fare politiche strategiche.

Quanto alla banda larga, quegli 800 milioni, originariamente stanziati, che poi sono scomparsi, sarebbero sufficienti per modernizzare il Paese e mettere nel circuito della crescita economica meccanismi senza precedenti, stando in Europa sia

colmando il divario digitale, sia anche attivando lavori pubblici disseminati su tutto il territorio.

Infine, ne parleranno altri colleghi, ho davvero apprezzato moltissimo l'iniziativa autonoma del Governo, quella per l'*Authority* sui trasporti, sulla quale noi stiamo lavorando da oltre un anno. Credo che sia importantissimo regolare in modo terzo uno dei settori più vitali dell'economia. Naturalmente, verificheremo anche i contenuti di quell'operazione. Al momento, a una scorsa veloce del testo, mi ha sorpreso il fatto che, mentre ci sono disposizioni sulle reti su ferro, su quelle aeroportuali e così via non ci siano disposizioni sulle reti autostradali, in particolare sulle concessioni. Ritengo sia quella la sede in cui regolare le reti autostradali perché, diversamente, non capiremmo e malignare non farebbe bene al Parlamento né al nuovo Governo.

VINCENZO GAROFALO. Signor Ministro, le rinnovo gli auguri per l'importante e gravoso impegno che ha assunto da qualche giorno. Ovviamente, sarebbero tante le cose da dire, ma vengo subito al dunque, soprattutto per approfittare dell'occasione di interloquire con una figura cui sono state date tante deleghe.

Giudico personalmente l'abbinamento del Ministero dello sviluppo economico al Ministero delle infrastrutture e trasporti una grande occasione anche in relazione a quanto detto da lei all'inizio del suo intervento. Ha sottolineato che la crescita va collegata ai trasporti, un settore che spesso è stato considerato a parte, anziché in una visione di sistema, complessiva.

Credo che questa possa essere certamente un'occasione da non perdere proprio per ragionare in termini di filiera. Come ha detto il collega Meta, ma come penso diranno anche gli altri colleghi con i quali abbiamo svolto tre anni e mezzo di attività in questa Commissione, condotta in maniera assolutamente pregevole dal presidente Valducci, qui abbiamo affrontato tutti i temi che lei ha toccato nel suo intervento, e lo abbiamo fatto in termini di sistema.

Abbiamo condotto un'indagine sul sistema aeroportuale, che credo costituisca una base molto interessante a disposizione dei vostri uffici, e anzi i vostri uffici hanno già colto diverse indicazioni. Stiamo concludendo un'indagine sul settore ferroviario. Abbiamo fatto un lavoro, anche in collaborazione con il precedente Ministro, che ci ha consentito di giungere alla modifica del codice della strada, attività soprattutto svolta da questa Commissione. Sulla mobilità sostenibile abbiamo predisposto un documento che ritengo assolutamente convergente rispetto a ciò che è stato asserito dal Ministro dell'ambiente, che nei giorni scorsi ha sottolineato l'esigenza di costituire un riequilibrio modale nel nostro Paese.

Mi è piaciuto, in particolare, sentirle dire che dobbiamo fare riferimento ai migliori standard mondiali. Ritengo che quest'ambizione sia necessaria e non debba essere mai dimenticata. Per questo motivo ho guardato con molto piacere al segnale che in questo decreto si dà all'istituzione di un'Autorità dei trasporti o all'inserimento delle competenze di tale autorità all'interno di una qualunque altra Autorità. Abbiamo idee, proposte di legge già incardinate in questa Commissione che sono anche state oggetto, appunto, di prime riflessioni che continueremo a svolgere.

Noto, però, che alcuni comparti sono esclusi dalle competenze di tale Autorità e le chiedo il perché. Lei oggi ha sottolineato l'aspetto di sistema dei trasporti. Sappiamo che in Italia, anziché concorrenza con gli altri Paesi o sana concorrenza tra le varie modalità, esiste una concorrenza inutile. Il treno fa concorrenza all'aereo, l'autotrasporto al treno, il marittimo ad altri sistemi. Non abbiamo un sistema dove ognuno deve fare quello che è più giusto che faccia e dove l'insieme di queste modalità diventano un sistema trasportistico del Paese che arriva alla cosiddetta logistica, che non significa solo infrastrutture, ma anche *information technology*, e anche un comportamento di filiera. Rispetto, quindi, all'Autorità dei trasporti, mi

permetto di chiederle una riflessione, se si è ancora in tempo, che consentirebbe di inserire tutte le modalità.

Noi abbiamo lavorato insieme ai colleghi del Partito Democratico, entrando nel merito, e quindi in maniera assolutamente produttiva sul sistema degli interporti. Si tratta di un lavoro che speriamo arrivi presto a diventare legge per risistemare tale sistema, ritenuto un'ossatura fondamentale.

Potrei dire tante altre cose, ma mi limito a un accenno dovuto anche alla mia precedente esperienza in una Autorità portuale. Abbiamo, tra l'altro, un'Autorità portuale, quella di Messina, i cui vertici sono in scadenza e di cui lei, Ministro, dovrà occuparsi per le nuove nomine. Giudico, innanzitutto, positivo l'articolo 46 contenuto nel decreto-legge, relativo al collegamento delle infrastrutture logistiche. Si tratta di un segnale importante e che era atteso. Tuttavia, c'è un lavoro ancora più ampio da svolgere, richiesto soprattutto dagli operatori, ovvero la semplificazione in quel settore.

Il nostro Paese non può competere con gli altri Paesi. I nostri spedizionieri, i nostri operatori, che credo debbano essere i primi interlocutori del ministero — prima anche di noi parlamentari, non me ne vogliano i colleghi — ci indicano alcuni semplici miglioramenti e semplificazioni che possono, senza essere costretti a ricorrere a risorse aggiuntive, dare già un risultato benefico all'intero comparto.

Le chiederei, davvero, Ministro, di prenderle seriamente in considerazione. Credo che potrebbero essere già inserite in questo decreto-legge senza romperne gli equilibri economici e, soprattutto, raccogliendo anche le istanze dell'intero *cluster* marittimo, con le quali si chiede di definire finalmente l'autonomia finanziaria delle autorità portuali. Si tratta di proposte che aiuterebbero a responsabilizzare ulteriormente questo settore.

Arrivo ad un tema a me caro sul quale, purtroppo, in questi anni ho prodotto e ancora produco interrogazioni, ma con scarsi risultati. Poco fa ci ha informato che incontrerà — i miei colleghi sorridono

perché sanno che si tratta di un tema a me molto caro — i governatori del sud e che ha parlato di scarso utilizzo delle risorse comunitarie. Noi abbiamo progetti straordinariamente necessari, quelli degli ammodernamenti del sistema ferroviario del Paese, che, lo ripeto, è del Paese, non del sud.

Perché non utilizzare le risorse in questa direzione? Oggi *la Repubblica*, un giornale che non ha una preferenza territoriale, dedica due pagine intere a questo tema — avrà avuto modo di vederle o le vedrà, i suoi uffici sono aggiornatissimi — e mette il dito sulla piaga relativamente a questo sistema.

A mio giudizio, va benissimo l'istituzione dell'Autorità, ma si dovrebbe anche inserire nel nostro contesto ferroviario una chiara distribuzione di investimenti sull'intero territorio nazionale e non solo dei nuovi investimenti, ma anche del rotabile già esistente. Non si può rispondere alla gente che, siccome meno persone prendono il treno, ci sono meno mezzi, meno carrozze e si fanno meno investimenti. Ci si dovrebbe invece chiedere se si fossero investiti prima i soldi, realizzando quei servizi che il cittadino chiede da sempre, quante persone in più oggi prenderebbero il treno? Quale sviluppo poteva avere l'investimento in territori ora abbandonati? Si tratta anche di salvaguardare posti di lavoro.

Noi oggi parliamo di nuovi posti di lavoro. Sa quanti posti di lavoro le ferrovie stanno cancellando nel mio territorio? Intere attività sono in difficoltà e causa della riduzione del numero dei treni notturni. Alla stazione Termini di Roma ci sono gli striscioni, ma nessuno spiega se sarà realizzato — ho fatto anche un'interrogazione al riguardo — un sistema nuovo, se è vero che saranno impiegate altre persone.

Su tutto questo abbiamo una politica dei trasporti fortemente condizionata dalla società pubblica, che dice che se questo sistema di trasporti non sarà realizzato nel modo in cui essa lo chiede, si creeranno ulteriori problemi e serviranno troppi soldi.

Lei ha parlato di risorse. Tutti chiediamo risorse; ma siamo sicuri che siano solo le risorse a risolvere il problema? Sappiamo, perché abbiamo audito operatori privati del settore merci e passeggeri, che con costi nettamente inferiori sono in grado di creare servizi adeguati e, soprattutto, posti di lavoro aggiuntivi, quelli che lei ha giustamente definito fondamentali.

Le chiedo una visione, appunto, coerente al mandato che lei ha anche come Ministro dello sviluppo economico. Unendo le due competenze, potrà fare quel lavoro che il Ministro Matteoli ha tentato di fare ma che è stato tuttavia ostacolato? Sarebbe ingeneroso, infatti, affermare che non ci siano state iniziative. Non si è riusciti, che è ben diverso, ma gli uffici hanno lavorato — qui vedo alcuni collaboratori che sono stati tante volte qui in Commissione — e il lavoro spesso è stato frenato.

Spero che ci farete avere notizie aggiornate sulla vicenda Tirrenia in termini di rilievi da parte dell'Unione europea. Non voglio togliere ulteriore spazio ai miei colleghi e le lascerò una nota sull'aeroporto di Comiso. È costato già allo Stato 47 milioni di euro, fa parte della rete nazionale dei trasporti: bisogna capire se si aprirà e quali sono i motivi per cui non si apre. Non chiedo sia fatto qualcosa, ma vorrei capire perché, se è vero, per un milione di euro l'anno o poco di più non si riesce ad aprirlo. È un delitto ai danni della collettività, un investimento che non rende e riguardo al quale non è stata data la risposta che il tema merita.

Una questione ritornata in maniera dubbia tra gli argomenti affrontati è stata quella del ponte sullo Stretto. Credo si troverà insieme a questo Governo ad affrontare un nodo abbastanza complicato.

A proposito delle Poste, ovviamente conosco la sua storia e l'attività che ha svolto: nelle liberalizzazioni che il Governo porta avanti, cosa intende proporre sulle Poste? Condivide l'eccesso di diversificazione operata a discapito, a mio giudizio, del servizio universale?

SILVIA VELO. Anch'io ringrazio il Ministro, il Viceministro e il sottosegretario per la tempestività e per la presenza. Pongo rapidamente alcune questioni puntuali di merito, perché il capogruppo, onorevole Meta, ha già posto le priorità che condividiamo come gruppo del Partito democratico.

Confermo anch'io la condivisione dell'impostazione che il Ministro ha dato al tema delle infrastrutture e della mobilità come elementi fondamentali e strategici anche per il rilancio della competitività e dello sviluppo del nostro Paese. Condivido quanto da lui asserito circa la necessità di rendere più organica e razionale la rete dei sistemi di mobilità, i porti, gli aeroporti e quant'altro, e in questo senso segnalo tre questioni.

La prima è che questa Commissione ha licenziato all'unanimità un testo unificato di proposte di legge quadro in materia di interporti e piattaforme logistiche territoriali, C. 3681 e abbinate, che in quanto legge quadro di riordino non ha costi e va a intervenire sul settore della logistica a partire dagli interporti, cercando di rendere più unitaria e razionale la programmazione, evitando le proliferazioni di infrastrutture che non hanno senso, e rendendo più efficiente la loro realizzazione.

Il testo unificato si è fermato in Commissione Bilancio al momento del cambio di Governo. Il testo è in coerenza, mi pare, con quanto previsto nell'articolo 46 della manovra. Chiediamo al Governo di riprendere in mano la questione perché ci terremmo ad accelerarla. Peraltro, questa legge si integra bene, a mio avviso, con il provvedimento di riforma della legge 84 del 1994, la legge sui porti, avviata in parallelo dai colleghi al Senato, con cui abbiamo già una relazione di interscambio. Vorremmo che fossero, quindi, portate a buon fine questi due provvedimenti che, secondo il mio giudizio, vanno nella direzione da lei auspicata e sono il frutto di un'iniziativa parlamentare unitaria, che mi sembra abbia un suo merito.

Sul tema trasporti e sviluppo segnalo un'altra questione, sicuramente a cavallo tra la nostra Commissione e le Commis-

sioni Attività produttive e Finanze. L'intervento in manovra sul bollo auto, che ha un senso, va a colpire anche le auto usate non solo possedute da privati cittadini, ma anche tenute in magazzino dai concessionari di auto, che magari le hanno lì da tempo, acquistate a prezzi che non prevedevano il superbollo e che oggi si vedono applicare questa tassazione che va a colpire un settore, quello dell'auto, in forte crisi, ma vitale per la filiera della nostra economia. Provengo da una città in cui si produce acciaio, Piombino, e la crisi dell'auto pesa molto.

A questo si aggiungono le norme che il Parlamento ha approvato sul federalismo fiscale sul riordino dell'imposta provinciale di trascrizione, l'IPT, che vede fortemente avvantaggiate le province autonome. C'è un fenomeno di migrazione dalle altre regioni verso Trento che sta causando danni anche al territorio nazionale e ad un settore, come quello dell'auto, forse non di nostra competenza diretta, ma che tenevo comunque a segnalare.

L'ultimo tema su cui mi soffermerò un momento di più riguarda l'autotrasporto. Segnalo al Ministro e al Governo che siamo in una fase drammatica. Questo settore era in difficoltà già prima della crisi del 2008 e ha visto peggiorare la sua situazione. Contemporaneamente, è uno dei settori in qualche modo più assistiti dal bilancio pubblico che si trova, quindi, in una contraddizione straordinaria perché il settore è in crisi e lo Stato getta via circa 700 milioni ogni anno tra finanziamenti ordinari e straordinari.

Credo che ci sia tensione, qualcuno la alimenta in questo momento di crisi — so che le associazioni si stanno facendo avanti — ci sono livelli diversi nel senso di responsabilità in quel mondo così frammentato. Va evitato che prevalgano gli animi meno responsabili. Credo che ci sarà modo, successivamente, di fare una discussione più approfondita sul settore, che ha bisogno di interventi organici. Ne cito tre: carburante, assicurazione e autostrade.

Questi sono i tre i costi che subisce il mondo dell'autotrasporto e sono i settori

per cui lo Stato eroga contributi. Bisogna passare dai contributi a pioggia a un sistema di riduzione di quei costi, a una liberalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti che incida sulla riduzione dei costi, a una liberalizzazione delle assicurazioni che ne riduca il costo e un intervento sul settore delle autostrade. È stato segnalato dal capogruppo Meta che va data all'*Authority* dei trasporti la competenza sul sistema autostradale anche per questo motivo.

In quel settore esiste un sistema di rimborsi del costo dell'autostrada agli autotrasportatori, che gli uffici ministeriali conoscono perfettamente. In un Paese in cui, come accade mediamente, c'è il Telepass, si potrebbe passare a un rimborso diretto, piuttosto che continuare con un sistema organizzato in consorzi che in parte alimenta una spesa improduttiva. Penserei che si dovrebbe cominciare a metterci mano.

Queste sono misure a medio periodo. Nel frattempo segnalo alcune soluzioni, anch'esse a costo zero, a mio avviso non lesive della concorrenza, ma che vanno nell'ottica della legalità e dell'equità per il settore, su cui non siamo potuti intervenire, ma che potrebbero disinnescare un po' il clima attuale. Mi riferisco al regolamento comunitario n. 1071 del 2009, entrato in vigore il 4 dicembre, su cui si potrebbe intervenire.

Esiste, infatti, una norma sui requisiti per l'accesso alla professione che abbassa il limite a 1,5 tonnellate e può causare l'ingresso nel settore di operatori che eserciterebbero una sorta di *dumping* dall'est Europa, da settori ai limiti della legalità; tale limite andrebbe riportato a 3,5 tonnellate. Ribadisco che non costa nulla, non è lesiva, a mio avviso, della concorrenza. Vi invito ad approfondire.

Quanto al requisito sulla capacità finanziaria, il regolamento innalza anche questa a 50.000 euro per tutti: è una misura pesante, perché ha un costo in fidejussione altissimo per le imprese dell'autotrasporto. Credo che si potrebbe diversificare a seconda del primo, secondo o terzo veicolo, in maniera da dare un

segnale in un quadro che potrebbe anche permetterci di avviare le riforme strutturali che potrebbero rendere autonomo il settore competitivo come ora non lo è.

JONNY CROSIO. Cominciavamo a preoccuparci, presidente, che lei avesse perso la sua proverbiale sensibilità verso l'opposizione. Saluto il Ministro, che ringrazio di essere qui e al quale auguriamo anche noi un buon lavoro. Sarà un lavoro difficile, ma abbiamo profonda stima del Ministro. Lo abbiamo apprezzato sulla questione della privatizzazione delle Poste e sappiamo che è uomo di mestiere sicuramente capace.

Cercherò di essere brevissimo e di porle due temi estremamente tecnici e uno di merito. Sulle telecomunicazioni ci piacerebbe capire cosa pensa il Governo della possibilità di costituire una società veicolo per la realizzazione delle infrastrutture chiamate passive per quanto riguarda la fibra ottica. In modo specifico, ci riferiamo alle grandi città e ai distretti industriali. A tale proposito, due anni fa abbiamo approvato all'unanimità in questa Commissione, in maniera *bipartisan*, una risoluzione specifica e mirata su questo tema.

Sull'assegnazione delle frequenze, che lei ha toccato in maniera un po' timorosa, presenteremo degli emendamenti molto chiari e, comunque, ci piacerebbe capire quale sia l'orientamento di questo Governo, in modo specifico sul *beauty contest*. Da parte nostra, siamo disponibili a dialogare e a trovare, eventualmente, un altro indirizzo.

Il terzo tema più politico e di indirizzo è il seguente: vorremmo capire le intenzioni del Governo per quanto riguarda quelle infrastrutture che nel nostro Paese sono definite strategiche e che, in modo particolare, sono inserite nella legge obiettivo — che, nel corso degli ultimi dieci anni, hanno trovato il consenso di tutte le forze politiche in maniera *bipartisan*, in modo particolare, di tutti i Governi che si sono succeduti, anche a livello territoriale — e che sono immediatamente cantierabili, lo sottolineo, trovando addirittura la com-

partecipazione finanziaria da parte del territorio, fatto non comune. Si tratta di opere sulle quali il nostro Paese è riuscito a fare sintesi, ci sono risorse disponibili, c'è una forte compartecipazione del territorio, ma dopo l'ultima riunione del CIPE di lunedì abbiamo letto che opere come quelle che le sto segnalando sono state temporaneamente congelate. Noi crediamo, proprio in virtù della stima che abbiamo della sua persona, che è uomo di mestiere, che queste opere siano congelate in quanto, giustamente, un Ministro catapultato in mezzo al guazzabuglio del CIPE, ha sicuramente il suo da fare. Per queste opere, signor Ministro, siamo a disposizione. Un esempio su tutti è l'adduttrice Alp Transit: la più grande opera di infrastruttura ferroviaria che si stia realizzando in Europa, infatti, guarda caso non è in Europa, ma in Svizzera.

Ci sono risorse molto importanti da mettere a disposizione su questa ferrovia, oltre altre opere minori, che in realtà neanche sono tali perché una, ad esempio, metterebbe in circolo più di 300 milioni di euro, con una compartecipazione dello Stato di soli 50 milioni di euro, dal momento che il resto è già stato finanziato, dalla regione Lombardia e dalle province. Mettiamole, allora, in cantiere.

Questo Paese, signor Ministro, ha bisogno di mettere in circolo denaro, di realizzare opere cantierabili domani mattina visto che il CIPE ha già dato la sua approvazione tecnica, il territorio ha messo a disposizione i soldi e la politica, quella buona che c'è stata in questo Paese, ha detto sì. Posso solo pensare che un Governo tecnico come il vostro non possa dire di no. È un mio pensiero personale, ma credo sia condivisibile. Confidiamo in una sua risposta, che sarà sicuramente positiva.

DANIELE TOTO. Cercherò di essere molto breve. Signor Ministro, lei ha iniziato parlando di crescita e questo è stato molto apprezzato. Riteniamo che non ci sia, però, crescita senza la possibilità di una reale concorrenza, e quindi, evidentemente, senza liberalizzazione. Questo

aspetto è paradigmatico, ad esempio, nel settore del trasporto ferroviario: pensiamo che sia necessaria una distinzione netta tra la funzione di gestione della rete e quella di *player*. Questa separazione necessiterebbe di essere addirittura frantumata perché, maggiori sono i *player* che possono partecipare, maggiori sono le possibilità sia per il trasporto passeggeri sia per il trasporto merci.

Ricordo che l'attività del precedente Governo è stata plasticamente rappresentata dal decreto del Presidente della Repubblica del 7 luglio 2009, col quale si faceva divieto di accesso ai privati degli scali interferroviari.

Riteniamo, dunque, che si possa fare molto attraverso il sistema delle liberalizzazioni e ciò vale anche per il trasporto pubblico locale. Probabilmente, ci saranno contendenti disponibili a entrare nel trasporto pubblico locale nonostante le cifre siano comunque al ribasso.

Inoltre, abbiamo dei deficit infrastrutturali per quanto riguarda, comunque, la rete autostradale e mi piacerebbe conoscere l'intendimento del Governo circa le proposte dei concessionari autostradali nell'estensione, nell'oggetto o nella temporalità della concessione per poter giungere ad avviare lavori infrastrutturali.

Maggiore sensibilità, probabilmente, si avrà con l'*Authority* prevista per la nuova ANAS, che, a mio modesto avviso, senza dubbio ripercorrerà i maggiori rapporti tra i concessionari e lo Stato.

Due domande finali sono sulle frequenze LTE, per quanto riguarda la possibilità di agevolare investimenti infrastrutturali per la banda larga e per la fibra ottica. Fallito l'ex piano Romani, c'è il rischio che le regioni arrivino a intraprese personali, ossia soggettive. In tal senso, probabilmente, una necessità di raccordo sarebbe assolutamente necessaria.

ANTONIO MEREU. Anch'io ringrazio il Ministro e auguro buon lavoro a lei e ai suoi collaboratori.

Ho accolto favorevolmente la relazione del Ministro alla nostra Commissione, che ritengo veramente in grado di dare delle

risposte positive al Governo. Fino a oggi, infatti, abbiamo lavorato abbastanza spesso all'unanimità e svolto indagini conoscitive estremamente importanti e interessanti. Già la scorsa settimana avevamo proposto ai colleghi di fare in modo di approvare le conclusioni di queste indagini, e quindi avanzare proposte concrete al Governo.

Vorrei porre all'attenzione del Ministro una questione. Noi diamo molta importanza al sistema trasporto perché, tra i problemi che affliggono il nostro Paese, al di là del bilancio, c'è sicuramente quello dell'occupazione. Ritengo che rendere efficienti i trasporti possa far sì che anche le imprese possano diventare concorrenziali in un sistema che oggi le vede penalizzate.

A mio giudizio, ad esempio, il trasporto su ferrovia rappresenta un'alternativa importante che fino a oggi non siamo riusciti a perseguire e, a questo proposito, vorrei ricordare anch'io che agli ambiti di competenza dell'*Authority* dei trasporti fissati per le ferrovie credo sia giusto aggiungere, nel limite del possibile, anche l'autotrasporto. Potrebbe rischiararsi, infatti, una concorrenza tra i due, mentre, soggetti a un'unica *Authority*, potremmo avere risultati diversi e sicuramente positivi. È inequivocabile, infatti, che comunque il trasporto su ferro oggi sia più conveniente.

Vorrei, inoltre, anch'io porre attenzione a quanto affermato dal Ministro in relazione a porti e aeroporti. D'altronde, anche le indagini da noi svolte hanno portato alla conclusione che forse ce ne sono troppi. È anche vero, però, che questa necessità nasce dal fatto che, per esempio, forse questi porti e aeroporti oggi sono mal collegati con il sistema viario del nostro Paese, per cui è chiaro che ognuno di noi, non avendo la possibilità di raggiungere un aeroporto, quasi lo voglia sotto casa.

È, quindi un problema importante, legato ovviamente agli investimenti, ma io dico che c'è anche un altro aspetto che, probabilmente, si può risolvere senza ricorrere a investimenti particolari: la sua funzionalità. Tra le attività di sindacato

ispettivo della Camera sono un'infinità le interrogazioni che rilevano come e quanto sia inaffidabile il sistema del trasporto su ferro. Probabilmente, quindi, un intervento anche sulla funzionalità sarebbe importante. Non ci saremo riusciti fino a oggi, ma è certo che un'organizzazione diversa può limitare quanto meno i disagi attuali.

Infine — tra l'altro, io sono sardo, e quindi dei trasporti vivo una realtà particolare — e constato che non possiamo fare assolutamente niente senza l'Europa, che non è mai al nostro fianco, ma sempre contro. Ritiene lei che il Governo, sotto questo aspetto, possa avere un confronto con l'Europa per rivedere alcune regole necessarie per liberalizzare il trasporto nel nostro Paese?

A mio giudizio, per esempio, lo strumento dell'aiuto di Stato, che pensato in un momento favorevole per l'economia è messo in discussione dall'Europa, oggi servirebbe per consentire a un'impresa di sostenere la concorrenzialità, non per avvantaggiarla rispetto ad altri concorrenti. Abbiamo privatizzato la Tirrenia e il risultato è stato l'aumento dei biglietti delle navi per la Sardegna. Abbiamo venduto Alitalia. Ora non sappiamo più cosa fare.

Parlo della Sardegna per esemplificare, ma il discorso vale per l'intero Paese: come possiamo credere di aumentare i posti di lavoro se qualunque industria, qualunque impresa, ha nel trasporto stesso una sorta di penale che, secondo me, è da parificare ai costi dell'energia elettrica che il nostro sistema oggi sopporta?

Mi permetto, quindi, di suggerire al Governo di rivedere queste cose o quanto meno agire in modo che si impedisca una contrapposizione da parte dell'Europa.

CARLO MONAI. Anch'io mi associo ai complimenti e alle felicitazioni per questa nomina e mi auguro che possiate mettere presto e bene in pratica le vostre esperienze e le vostre capacità. Per quanto ci riguarda, siamo disponibili a sostenervi in questo.

L'Italia dei Valori, per la verità, ha segnalato alcune criticità nel decreto Monti, non è tra queste l'*authority* che avete ipotizzato e per la quale questa Commissione aveva già da tempo lavorato.

Mi permetto di segnalare alcuni temi proprio recependo l'invito che il Ministro ha fatto nella sua relazione introduttiva. Apprezzo questo suo scenario integrato di una logistica che deve valorizzare le varie componenti in una logica sistemica piuttosto che settoriale. Da questo punto di vista, rilevo come sul settore dei trasporti ci siano delle partite ancora aperte, direi soprattutto sulla logistica portuale. Se è vero che alcuni mesi fa sono stati finanziati con 500 milioni di euro dal CIPE gli assi ferroviari della tratta Genova-Milano e del terzo valico dei Giovi, altrettanto non è stato fatto nel nord Adriatico. Penso alla piattaforma logistica di Trieste, per la quale da un paio d'anni si sta aspettando una delibera del CIPE che, con una trentina di milioni di euro, libererebbe risorse per ben più importanti investimenti, visto che l'Autorità portuale di quella città ha già stanziato fondi per questa piattaforma logistica.

Per la verità, erano partite insieme quella di Trieste e quella di Taranto nel 2009. Quella di Taranto ha visto 218 milioni di euro finanziati nella riunione del CIPE di novembre 2010; rimane, invece, questa partita ancora non giocata della piattaforma logistica del porto di Trieste. Mi auguro, quindi, che sia recepita la promessa del Ministro Matteoli e dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Moretti, che avevano individuato in questa struttura un forte volano per una logistica che, tra l'altro, in una logica europea, come lei giustamente sottolineava, è tornata di grande attualità proprio con la delibera dell'Unione europea di qualche settimana fa. Tale delibera ha individuato nel corridoio adriatico-baltico, che da Helsinki raggiungerà Ravenna, una delle traiettorie strategiche e prioritarie degli investimenti europei, per cui anche in questo contesto penso che

debba essere fatta una riflessione sull'urgenza di dare il via libera a questo intervento.

Ad altre opere infrastrutturali altrettanto importanti nella logica europea, come l'ampliamento della A4, la terza corsia, lei e il Ministro Monti in rapida successione avete dato l'ok col decreto interministeriale che consentirà alla regione e ad Autovie Venete di accedere ai mutui bancari per finanziare integralmente l'opera con i pedaggi in una prospettiva futura che, mi pare, arrivi al 2032.

Se è vero che questo è un intervento gradito e opportuno, altrettanto vero è che in altri contesti, come la BreBeMi o altri raccordi autostradali, le risorse non sono state solo del territorio, ma anche finanziamenti a fondo perduto da parte del CIPE e della Cassa depositi e prestiti a tassi agevolati, cosa che, invece, in quel contesto non è stata ipotizzata. La terza corsia dell'A4 è, cioè, finanziata esclusivamente dalla regione e da Autovie Venete e, da questo punto di vista, penso necessiti anche di una maggiore attenzione in una logica sistemica per quelle infrastrutture che possono essere complementari e che guardano ai porti e alle ferrovie.

Vorrei fare un accenno anche al tema del noleggio con conducente. Lei sa che il 31 dicembre di quest'anno scadrà la proroga che ha sospeso l'entrata in vigore del comma 1-*quater* dell'articolo 29 del decreto-legge n. 207 del 2008. Quasi 90.000 imprese di questo settore stanno trepidando non sapendo quale sarà il loro destino. Sarebbe opportuna una puntualizzazione che magari faremo in sede di emendamenti al decreto-legge «salva Italia». Non capiamo, infatti, se l'articolo 34, che dispone riguardo alle liberalizzazioni, abroghi automaticamente quanto previsto dai decreti-legge n. 59 del 2010. Penso all'articolo 6, comma 1, o all'articolo 3, comma 11-*bis*, del decreto-legge n. 138 del 2011 che, ricordo a me stesso, nell'attuare la direttiva comunitaria 2006/123/CE, escludeva l'abrogazione delle restrizioni al servizio di taxi e noleggio con conducente non di linea.

Anche qui, dunque, bisogna che ci capiamo: se vogliamo realizzare le liberalizzazioni, dobbiamo farlo nonostante ci siano, magari, sacche di resistenza sostenute da qualche componente politica che in passato ha evitato una maggiore liberalizzazione di questo settore abbastanza importante nella logistica generale.

Ancora sul tema dei trasporti ferroviari, sappiamo che c'è un'emergenza di queste ore che confidiamo lei possa gestire, che riguarda tutti gli operatori del *wagon-lit* notturno. Ci sono oltre 800 dipendenti che l'11 dicembre prossimo dovrebbero essere licenziati a causa della gestione degli appalti di questo settore da parte di Trenitalia. So che il presidente Di Pietro ha scritto anche una lettera all'attenzione sia sua sia del Ministro Fornero per impostare quanto prima un tavolo tecnico che veda seduti, oltre al Governo, anche gli operatori del settore e le società ServiRail o Wasteels ed RSI, da una parte, e Ferrovie dello Stato e Trenitalia, dall'altra, per trovare un sistema di ricollocazione di questi dipendenti. Non possono essere, infatti, a nostro giudizio, abbandonati al loro destino.

Mi risulta che proprio stamattina ci sia un incontro tra rappresentanze sindacali e queste imprese con l'ipotesi di ricollocare circa 240 di questi oltre 800 dipendenti, con un rapporto di lavoro a tempo determinato per sei mesi. Ritengo che questa non sia una soluzione ragionevole e confido che il Governo, pur nell'emergenza di queste trattative, abbia il tempo e la volontà politica di giocare un ruolo di mediazione e di gestione di questa criticità.

L'ultimo tema che vorrei toccare è quello del *beauty contest*. Apprezziamo questa sua apertura nel senso di una volontà di riflessione, disconosciamo le perplessità pur evocate da eminenti personalità del mondo politico italiano che hanno paventato che un'eventuale asta del *beauty contest* potrebbe andare deserta. Se questa fosse la preoccupazione, la prova è quella di mettere all'asta le frequenze e verificare sul campo se questo sia effettivamente il problema. Io penso di no,

soprattutto guardando all'esito dell'asta delle frequenze della telefonia mobile di quarta generazione.

Era stato, infatti, ipotizzato che, con il provvedimento adottato dal Governo precedente, quell'asta potesse dare un ricavo di 2 miliardi 400 milioni di euro: l'incasso è stato di 3 miliardi 900 milioni di euro e oltre, tant'è che quegli 800 milioni per i quali potremmo immaginare di riattivare il finanziamento sulla banda larga vengono probabilmente da questo generoso incasso delle aste già effettuate.

Sul *beauty contest*, quindi, a mio giudizio, soprattutto nel momento in cui si chiedono ai cittadini italiani grandi sacrifici a causa della crisi per rilanciare l'economia, un Governo tecnico deve assumersi la responsabilità, nonostante le insidie di un conflitto di interessi che rimane latente, di escludere che si verifichi il regalo di frequenze digitali terrestri a questi operatori, che diventa disincentivante per altri. Sky ha da poche settimane gettato la spugna denunciando la criticità di questa gestione delle aste. L'uscita di scena del Governo di Berlusconi può rappresentare una semplificazione rispetto al conflitto di interessi, ma il Popolo della libertà rimane pilastro di questa maggioranza. Noi siamo preoccupati e chiediamo una trasparenza anche nella gestione di questo importante settore delle telecomunicazioni.

PRESIDENTE. Con i prossimi due interventi si esaurisce la prima tornata di interventi dei gruppi in Commissione. Per gli interventi successivi, pregherei i colleghi di rimanere nei due minuti.

ROBERTO ROLANDO NICCO. Signor Ministro, lei ci chiede di indicare temi su cui ragionare insieme. Come gruppo delle minoranze linguistiche, per la nostra collocazione geografica, noi abbiamo un particolare interesse alla questione del trasporto transalpino. Recentemente, la Camera ha bocciato per soli quattro voti il Protocollo trasporti della Convenzione per la protezione delle Alpi, in cui si traccia una politica dei trasporti basata su un consistente trasferimento su rotaia, in par-

ticolare del trasporto merci, e si punta sul miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria tramite la costruzione e lo sviluppo di grandi assi transalpini, compresi i relativi raccordi e gli adeguati terminali.

Vorremmo conoscere l'orientamento di questo nuovo Governo su un tema che ci sembra di particolare rilievo, ossia il collegamento tra l'Italia e l'Europa attraverso le Alpi, ovviamente anche in riferimento alla questione, molto calda in questi giorni, della TAV.

GIACOMO TERRANOVA. Auguri di rito al Ministro. Spero, tra l'altro, che non adotti lo stesso atteggiamento « discriminante » che il presidente Valducci ha appena voluto riservarmi.

Nello sforzo di sintesi, mi limiterò a citare, nella moda del momento, il ricorso a termini che sintetizzano quello che credo sia importante fare: crescita, coesione e chiarezza. Credo che l'introduzione di un ministero dedicato alla questione territoriale vada guardato con attenzione per dare a tutto il territorio nazionale pari opportunità.

Ha già sottolineato nell'apertura del suo intervento che la crescita è una delle leve fondamentali per la ripresa del Paese. Credo che la chiarezza debba essere la cifra distintiva di un Governo che, per quanto vada a occupare uno spazio residuo di questa legislatura, ha il dovere di mettere in moto alcuni elementi di chiarificazione che fino a questo momento non hanno caratterizzato l'attività del Governo tutto.

Mi riferisco ad aspetti che toccano direttamente le sue competenze, ossia alcune scelte fondamentali, come il ponte sullo Stretto. Che si faccia o meno, che sia visto come un elemento di modernizzazione o come una semplice inutile spesa indipendentemente dall'individuazione del soggetto che queste somme dovrebbe andare a sostenere, quindi al di là delle forme individuate per il finanziamento dell'opera, è necessaria una chiarezza sulle scelte da prendere.

Questo di riflesso trascina anche alcuni elementi di modernizzazione del