

**COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

1.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 MAGGIO 2013

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Biasotti Sandro (PdL)	14
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3	Lupi Maurizio, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 21
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, sulle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Marguerretaz Rudi Franco (LNA – Autonomie)	20
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3, 13, 21, 22	Oliaro Roberta (SCpI)	19
Bianchi Nicola (M5S)	16	Quaranta Stefano (SEL)	18
		Tullo Mario (PD)	15
		<i>ALLEGATO</i> : Relazione depositata dal Ministro Lupi	23

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; Movimento 5 Stelle: M5S; Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: PdL; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Lega Nord e Autonomie: LNA; Fratelli d'Italia: FdI; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero: Misto-MAIE; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META
INDI DEL VICEPRESIDENTE
DEBORAH BERGAMINI

La seduta comincia alle 15.30.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, sulle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, sulle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza della IX Commissione.

In primo luogo, ringrazio il Ministro per aver accettato l'invito della Commissione. Propongo, quindi, per quanto concerne lo svolgimento del dibattito che si terrà al termine della sua relazione, di dare la parola in un primo giro di interventi a un rappresentante per ciascun gruppo. Successivamente, sarà data la parola ai deputati che richiedano di intervenire, compatibilmente con i tempi dei lavori della Commissione e dell'Assemblea della Camera.

Do quindi la parola al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per lo svolgimento della sua relazione.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Desidero, prima di tutto, salutare il presidente e i colleghi della Commissione trasporti.

I temi che vorrei affrontare nel corso di quest'audizione sono numerosi e so che il rischio potrebbe essere quello di farlo in maniera generica. Io credo — ne ho parlato anche con il presidente — che si possa e si debba procedere in questo modo: vi sarà consegnata una relazione dettagliata e c'è la mia assoluta disponibilità ad analizzare in modo più specifico tutti i punti che in essa sono illustrati in maniera, spero, persuasiva.

Forse, in questa prima audizione, viste le questioni di competenza della vostra Commissione, varrebbe più la pena confrontarsi sulle politiche, sugli indirizzi strategici da cui discendono le azioni concrete e verificare se le indicazioni che arrivano dalla Commissione al Governo e al Ministro sono in linea con quegli indirizzi strategici. Mi permetto, quindi, di consegnarvi successivamente la relazione dettagliata, di rimanere a disposizione del presidente e vostra per un'audizione successiva, nella quale potreste porre le vostre domande a partire dalla relazione e io rispondere puntualmente.

Anche se qui alla Camera dei deputati, da dove provengo anch'io, sono previste due Commissioni diverse, una che ha competenze in materia di infrastrutture e l'altra in materia di trasporti, è evidente, però, che esiste un'unitarietà assolutamente strategica negli indirizzi attinenti a infrastrutture e trasporti. Non a caso, parliamo di un Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Ritengo, peraltro che

— lo sostenevo da deputato nella precedente legislatura — tornare all'autonomia del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non più affiancato a quello dello sviluppo economico — non è solo un problema di rivendicazione dell'autonomia stessa, ma restituisce forza e strategicità alle materie che questa Amministrazione deve affrontare.

Certamente questi temi sono strettamente connessi con lo sviluppo economico del Paese, come tutto, ma hanno bisogno di un indirizzo, di un'azione, di un controllo specifico vista la vastità dei settori sui quali si incentrano gli obiettivi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Essendo quest'unitarietà una prima premessa, se il presidente fosse d'accordo, mi permetterei di mettere a disposizione anche della vostra Commissione la relazione presentata in Commissione Ambiente. Troverete, ovviamente, che su alcuni temi vi è una connessione.

Veniamo ai contenuti dell'audizione. Nella premessa che mi preme fare, vorrei sottolineare e confrontarmi con voi su quelle che ritengo le parole chiave dell'azione strategica del Ministero nel settore dei trasporti. Prima ancora di elencare queste parole chiave, va sottolineata l'importanza di un fattore con cui tutte le strategie, tutte le azioni che possiamo porre in essere devono confrontarsi: il fattore tempo.

Ormai, credo che tutti noi dobbiamo tener conto di questo, sia il Parlamento, che sta anche pensando a rivedere i propri regolamenti proprio tenendo presente il fattore tempo, sia anche il Governo. È evidente, infatti, che le azioni strategiche, le azioni concrete devono confrontarsi con il tema della programmazione, della pianificazione, della soddisfazione della domanda, dei costi che questa soddisfazione porta con sé. Il fattore tempo può rendere vane tutte queste azioni. Questo è uno dei punti su cui il mio Ministero, e tutto il Governo, anche per la sua natura eccezionale visto il momento che stiamo attraversando, devono confrontarsi.

Da questo punto di vista, il rischio che occorre evitare è quello di toccare ogni

tema senza affrontarne nessuno, di approvare centomila leggi nuove senza tener conto, invece, che forse bisogna innanzitutto capire ciò che c'è, ciò che va bene, ciò che deve essere solo modificato marginalmente, ciò che deve essere attuato e, se possibile, prima ancora di legiferare, snellire sburocratizzare e rafforzare ciò che esiste.

Fatta questa premessa, vorrei confrontarmi con voi su quelle che ritengo le parole chiave da cui discendono, come vedrete, i pilastri strategici delle azioni che porremo in essere. Il primo punto, per me importantissimo e fondamentale, è il valore che le infrastrutture rivestono in un Paese.

Per il nostro Paese, così come per tutta l'Europa, le infrastrutture in quanto tali non rappresentano solo un costo, ma un investimento e dobbiamo esserne consapevoli. Infatti, non solo sono un fattore di crescita per il sistema, ma anche di coesione sociale, racchiudendo in sé anche, ad esempio, il tema ambientale, dello sviluppo sostenibile di un Paese capace di vincere la propria competizione interna ed esterna. Per la prima volta, però, bisogna mettere insieme parole che devono convivere: sviluppo e sostenibilità. Tante volte ci siamo confrontati quasi come se fossero una contro l'altra. La sfida ora — dettata dalla situazione che viviamo — è cercare di farle andare di pari passo.

Il secondo punto è rappresentato dalla sfida che la crisi che stiamo attraversando ci pone. Questa è una sfida che — lo diciamo da tempo — può diventare un'opportunità per le nostre politiche pubbliche. Affrontarla è, ovviamente, la nostra intenzione.

Il terzo punto è dato dal fatto che la crisi mette in evidenza un aspetto che forse fa superare un'altra dicotomia da sempre presente anche nel dibattito parlamentare: essendo sempre più rare e scarse le risorse pubbliche, queste devono diventare un moltiplicatore, un segnale strategico di indirizzo perché risorse private possano essere messe in gioco. Resta, naturalmente, pubblico l'indirizzo, così come le strategie e le priorità che il

Governo e le istituzioni di un Paese si danno. Il rapporto pubblico/privato diventa, così, non la base per una discussione ideologica, ma una necessità per il nostro Paese.

È inutile dire che a mio parere il privato è la risorsa essenziale di cui dispone il pubblico come comunità, ma dobbiamo discuterne perché da questo tema discendono le politiche che vedrete. Se si ritiene che questo sia assolutamente un punto essenziale, bisogna concepire altri tipi di politica anche per il settore dei trasporti.

Il quarto punto è particolarmente attuale. Dovrebbe essersi chiusa la procedura d'infrazione promossa dalla Commissione europea. C'è stata una grande discussione negli ultimi mesi tra le forze politiche che oggi sono rappresentate in Parlamento e, da qualsiasi punto di vista, il rapporto con l'Europa è imprescindibile, è un tema con cui, anche nell'azione infrastrutturale e trasportistica, dobbiamo fare i conti.

Il quinto punto è rappresentato dalle finalità specifiche dell'infrastruttura trasportistica. Queste non sono solo un mero arricchimento del territorio, ma un misurabile rapporto tra esigenze reali della domanda e rivisitazione integrale delle caratteristiche dell'impianto economico del Paese.

Venendo al sesto punto, vi parlerò di un aspetto oggi ancora più rilevante dal momento che abbiamo investito sulle grandi opere. Le grandi opere sono fondamentali, ma diventano sempre più determinanti anche le opere a livello locale e soprattutto gli interventi sui nodi su cui, invece, mi soffermerò perché credo che questa sarà la vera sfida per il futuro dell'Italia.

Chi trae vantaggio da una politica di questo genere? Certamente le imprese, ma anche l'ambiente, come ho già ricordato, e ciò che troppo spesso è dimenticato, ma che emerge invece in situazioni drammatiche di crisi come questa, ovvero il tema della coesione sociale. In relazione a questo aspetto, nel corso del mio intervento presso l'VIII Commissione, ho parlato del

trasporto pubblico locale. Lo affronterò anche qui immediatamente. Casa e trasporto pubblico locale sono emergenze che si propongono oggi, in questa situazione, in maniera talmente evidente che devono essere affrontate secondo una logica di intervento specifico, ma al tempo stesso di strategia generale. Il Governo intende affrontarle con forza e tempestività ma anche guardando al futuro.

Ciò che ho appena detto è approfondito nella relazione che lascio agli atti. Ritengo che tutto questo e le azioni che sto per illustrare possano essere affrontate solo con un metodo preciso, e anche questa è una conquista alla quale siamo arrivati tutti, chi prima chi dopo. Parlerò, infatti, per esempio, del piano degli aeroporti nel nostro Paese e so, per aver vissuto da parlamentare la scorsa legislatura, che, senza confronti e verifiche con le regioni, con gli enti locali, con i soggetti protagonisti, si rischia di realizzare progetti bellissimi, che tuttavia possono non corrispondere alle reali esigenze.

Allora, il metodo di qualsiasi politica di Governo, ma in particolare del nostro, non può essere che quello dell'ascolto, del dialogo, della collegialità, come all'interno del Governo stesso, del realismo. È importante disegnare grandi sogni perché la vita è sogno, come ci insegna il grande Calderón de la Barca, e, se non si sogna, non si realizza neanche quello che si può fare, ma oggi abbiamo bisogno di realismo.

Dobbiamo capire quante sono le risorse a disposizione, quali sono le priorità, quali le opere già in corso, quali quelle programmate da tanti anni e che sappiamo per certo che non si realizzeranno e in cui sono previste risorse a bilancio. Realisticamente, dobbiamo avere il coraggio di decidere, in questo caso deve farlo il Governo ovviamente, confrontandosi con chi deve esercitare la funzione, che per me è sacra, che si svolge in Parlamento e all'interno delle Commissioni.

Infine, servono responsabilità e decisione. Abbiamo grande bisogno di tornare ad assumerci responsabilità, ognuno per la propria competenza, e anche di avere il coraggio della decisione, che può essere

giusta o sbagliata, comoda o scomoda, che può avere il consenso o non averlo. Alla fine di questo processo, però, la politica — quella con la «P» maiuscola — che noi tutti rappresentiamo deve tornare a essere protagonista.

So di essermi soffermato molto sulla premessa, che non ritengo una parte formale, ma è motivata dalla consapevolezza che se ci intendiamo sulla premessa e sul metodo, tutto può essere discusso più facilmente. Poi possiamo condividere o possiamo voler anche modificare queste priorità e aggiungere degli obiettivi, ma lavoreremo su un terreno più solido.

Troverete nella relazione quelli che ho definito come i pilastri strategici del Governo e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Avete sentito che non possiamo in questo e con questo tipo di Governo non partire da una prima questione trasversale per tutti ministeri. Noi abbiamo l'assoluta necessità, oggi ancora più attuale di ieri — basta che pensiate a quanto riportato ieri dalla Corte dei conti su quanto sono costati 5 anni di recessione, oltre 230 miliardi di euro al Paese — di creare le condizioni per la crescita. La domanda è come il Ministero che io rappresento può offrire questo contributo.

Ho già accennato a un primo aspetto, e su questo mi piacerebbe molto avviare un confronto con voi: dobbiamo imprimere un nuovo orientamento alle strategie trasportistiche nel nostro Paese. Dal 2001 abbiamo avuto, grazie alla legge obiettivo, la possibilità di investire sulle reti infrastrutturali, strade e autostrade, che collegano il Paese nella sua integralità — ne vedremo le carenze successivamente — all'interno delle famosi reti TEN-T, cioè all'interno dell'Europa.

Abbiamo investito molto in 10 anni e ci sono già risorse allocate per il futuro, come vedrete nell'allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza, nei prossimi anni. Il fatto di aver investito sulle reti oggi ci pone una nuova priorità strategica, che è la vera esigenza dell'Italia. È proprio questa Commissione che può constatarlo perché si occupa di infrastrutture nel suo complesso, nei suoi molteplici

aspetti: porti, aeroporti, interporti, strade, autostrade. Una priorità di questo Paese è affrontare finalmente la questione dei nodi infrastrutturali.

Abbiamo realizzato e stiamo realizzando le reti, ora il problema è fare in modo che queste siano interconnesse. Il tema dei nodi infrastrutturali è la prossima scommessa da cui può partire di nuovo la crescita non solo per l'Italia, ma per l'Europa. Serve una nuova legge obiettivo, cioè uno strumento forte che destini tante risorse prioritarie nel dialogo con l'Europa, che affronti la questione dei nodi nel dialogo con gli enti locali. È evidente, infatti, che i nodi sono localizzati nelle regioni e nei territori e quindi le politiche e gli interventi sui nodi richiamano i concetti di federalismo e sussidiarietà, che sono cosa diversa dal localismo. Tutti i soggetti coinvolti dovranno guardare all'interesse più generale, partendo dalla rivendicazione della propria caratteristica territoriale, ma senza limitarsi a questa prospettiva.

Questa, a mio avviso, non può essere un'azione con una soluzione a breve termine, naturalmente, ma come Parlamento e Governo possiamo impegnarci su questo tema nel medio e lungo periodo.

Vengo alla questione di come si possa contribuire alla crescita. È necessario affrontare le emergenze. La nostra prima emergenza è la cantierizzazione delle opere già approvate, la verifica dello stato di avanzamento dei lavori, la concessione di risorse, la costituzione — e lo dico con molta chiarezza, come ho già fatto in VIII Commissione — di un fondo revoche, che rimetta le risorse non utilizzate a disposizione delle regioni e degli enti locali perché siano riassegnate ad opere che possano partire. È questo il modo per intervenire su opere che magari non hanno più risorse per andare avanti, ma che sono necessarie e che si possano realizzare.

Se è vero che il tema del rapporto pubblico/privato è fondamentale, bisogna attuare due leggi esistenti importantissime, non varate da questo Governo, ma dal precedente: quella del 2011 e quella del

2012 sulla defiscalizzazione per gli investimenti di capitali di risorse private nella realizzazione delle grandi opere, che possono offrire veramente un grande contributo.

È accaduto spesso nel nostro Paese: si legifera, abbiamo le leggi dello Stato, poi ci sono i regolamenti attuativi, le linee guida e così via, una complessa piramide che fa correre il rischio di perdere occasioni. Vi cito alcuni esempi per capirci: la Pedemontana veneta, la Pedemontana lombarda, la Orte/Mestre e tantissime altre opere che è già possibile realizzare oggi. Basterebbe solo che queste due leggi sulla defiscalizzazione diventassero operative attraverso la consegna delle linee guida del MEF alla Corte dei conti 21 miliardi di euro di risorse, non del pubblico ma del privato, sarebbero messi in gioco. Si tratta di opere che non ha deciso il privato ma, ancora, il pubblico. Cerco di essere il più sintetico possibile, anche perché nella relazione sono contenuti gli altri punti sul superamento della prima emergenza legata più al tema infrastrutturale.

Affrontiamo, invece, una questione su cui, se mi è consentito, vorrei soffermarmi un po' di più, e cioè quello del trasporto pubblico locale. È diventata e deve essere la nostra priorità. Il presidente mi ha messo al corrente di una vostra iniziativa, che peraltro sarà molto utile anche al Governo. Mi auguro che si realizzi in tempi brevi, per poterla condividere. La vostra iniziativa di un'indagine conoscitiva sul tema del trasporto pubblico locale è utilissima, perché dobbiamo rapidamente affrontare questa emergenza. Ritengo che sia un'emergenza reale innanzitutto per alcuni dati, che già conoscerete in ragione dell'indagine stessa, che anche il ministero ha a disposizione.

Il comparto del trasporto pubblico locale comprende 1.150 aziende pubbliche e private, il 26 per cento delle quali svolge servizio urbano, il 55 per cento extra urbano, il 19 per cento opera in entrambi i settori. Il numero di passeggeri trasportato in un anno - secondo i dati dell'Istat - è di 7 miliardi.

Quanto costano i trasporti ai cittadini? Il servizio che ricevono è efficiente, efficace, risponde alla priorità che ci siamo dati? Ho parlato di nodi e delle grandi reti, ma queste - come dicevo - devono collegarsi tra loro, come nel corpo umano fanno le arterie. Questo è il grande tema.

Il servizio di trasporto locale con mezzi privati costa 3-4.000 euro l'anno per ogni singolo cittadino, 10-12.000 euro per le famiglie. Con il trasporto pubblico si possono ottenere forti risparmi. Sin dal 2001 ricordo che in Commissione abbiamo discusso tantissime volte di questo: come far usare di più il mezzo pubblico; oggi questa spinta verso il trasporto pubblico è la stessa crisi a produrla. In alcune città - questo è l'elemento fondamentale - abbiamo dati di utilizzo del trasporto pubblico locale che raggiungono il 25 o addirittura il 30 per cento.

In questo contesto, dobbiamo offrire una risposta forte, che deve toccare determinati punti, e innanzitutto quello legato alle risorse finanziarie che mettiamo a disposizione di questo servizio. Parimenti importanti sono anche i criteri di distribuzione delle risorse finanziarie.

È noto che su questo punto c'è grande discussione tra regioni e Governo, e addirittura in sede di Conferenza delle regioni è prevista la presenza di un assessore responsabile specificatamente su questo aspetto: 4,9 miliardi di euro sono stati stanziati in un fondo centrale che sarà redistribuito - è infatti cambiata la modalità dall'anno scorso - cui vanno aggiunti 1,6 miliardi. Sono temi che questa Commissione conosce, quindi non voglio soffermarmi su questo punto, ma piuttosto sulla questione dei criteri di distribuzione.

È rilevante, inoltre, il tema - ribadisco con forza che andrebbero condivisi i punti e su questo condurrò la mia battaglia come Ministro - della vera liberalizzazione di questo settore. Tra i tanti vantaggi - io nella relazione ne ho elencati cinque - recati dall'alta velocità vi è il fatto che essa ha fatto comprendere come liberare il mercato faccia bene alla qualità del servizio erogato. Ditemi se non avete constatato da utenti, chiunque mi stia ascol-

tando, il miglioramento della qualità del servizio sull'alta velocità a cui si è accompagnato un contenimento del prezzo del biglietto.

Da questo punto di vista l'indagine conoscitiva è importante: esistono buone pratiche in Italia, regioni che hanno provato a sperimentare un pezzo di liberalizzazione? Potrei citarne alcune, non solo di una parte politica, lo ha fatto l'Emilia-Romagna ma anche altre. In Europa esistono modelli positivi sull'efficacia della liberalizzazione dai quali è possibile imparare?

In questo momento, sapete che l'80 per cento del trasporto pubblico locale su ferro è stato concesso dalle regioni alle Ferrovie dello Stato. Un 20 per cento è ancora disponibile, ma quell'80 per cento ha ricevuto concessioni per sei anni rinnovabili di altri sei. È in questo contesto che dobbiamo ragionare.

L'altro elemento imprescindibile è rappresentato dai costi *standard*. Quando affronterete l'indagine conoscitiva su questo troverete un lavoro già avanzato; personalmente, non sto inventando niente, ma sto cercando, come credo sia utile, di non accantonare quello che c'è già, ma anzi di prenderlo, valorizzarlo e portare rapidamente alla conclusione tutto ciò che è positivo.

Bisogna accelerare, proprio sul versante delle risorse, sui criteri della loro distribuzione. Applicare i costi *standard* può permetterci finalmente di capire se 6,5 miliardi di euro è il tetto massimo. È un dovere morale e politico per noi svolgere questo tipo di lavoro in collaborazione coi protagonisti del trasporto pubblico locale, le regioni. Lo Stato svolge una funzione di supporto e di indirizzo. Non è pensabile interrompere questo dialogo e questo rapporto.

Vi sono ancora - non cito regioni specifiche, ma su questo dovremo confrontarci - i problemi del ritardo da parte di alcune regioni nell'avvio dei processi di riorganizzazione dei servizi, della sopravvivenza di sacche gravissime di sprechi, di inefficienze, di bassa qualità delle scelte

amministrative. Su questo, nell'ambito delle competenze assegnate dobbiamo intervenire.

Quanto al materiale rotabile, il problema ci riguarda tutti. L'immagine, a qualunque regione si riferisca, (tra l'altro si riferisce nello specifico proprio alla mia), della studentessa pendolare che deve aprire l'ombrello per andare all'università, ci dice quanto il problema sia grave ed urgente. Come possiamo intervenire su questo?

Un altro aspetto che non riguarda solo il mio ministero, ma che assume grande importanza in questo momento, dati i problemi legati all'occupazione, è quello del rinnovo del contratto nazionale, fermo dal 2007. È necessario affrontarlo rapidamente col Ministero del lavoro e con tutti i soggetti interessati.

Sempre in questo ambito, la sfida potrebbe essere di ripensare un po' a tutta l'offerta del trasporto pubblico locale. Per esempio, era già stata sperimentata un'ulteriore proposta - e ho chiesto adesso, anche in accordo con il Ministero dell'economia e delle finanze, un approfondimento - nel trasporto pubblico locale: stando attenti ai costi, bisogna incentivare e premiare il più possibile - anche nella redistribuzione, all'occorrenza, di una parte del fondo perequativo - quelle amministrazioni o quei soggetti che promuovono l'utilizzo del loro trasporto, che hanno migliori *performance*. Bisogna essere consapevoli che, in relazione ai criteri di distribuzione, una cosa è parlare del trasporto pubblico locale per un piccolo comune o in uno di 15.000 o di 10.000 abitanti, un'altra, completamente diversa, in un'area urbana, in una grande concentrazione di area metropolitana, dove il ferro, la gomma si integrano. Quindi ripartire le risorse in modo ottimale è un compito non facile e non uniforme.

Un'altra delle ipotesi che dobbiamo verificare è l'uso della leva fiscale per premiare e aiutare cittadini e famiglie. C'era stata, ad esempio, una prima sperimentazione per la quale si poteva defiscalizzare e portare a detrazione l'abbonamento. Sono tutte iniziative che, a mio

avviso, non devono limitarsi ad annunci. Se le avviamo in tempi rapidi — il Governo confrontandosi con le regioni e con i soggetti in causa, il Parlamento svolgendo quest'indagine conoscitiva — può seguirne un momento di sintesi tra noi per verificare che tipo di azioni devono essere messe in campo. Mi sono soffermato un po' più a lungo su questo tema perché ritengo che questo sia uno dei temi prioritari che va affrontato non tra sei anni, ma nei prossimi mesi.

Un altro tema emergente è quello della sicurezza nei trasporti e in tutti i settori. È un'altra priorità che vogliamo darci: parliamo di sicurezza del trasporto stradale, marittimo, ferroviario e aereo.

Per affrontarlo, abbiamo la necessità di risorse. Possiamo risolverlo senza nuove risorse, ma distribuendo quelle già disponibili. Credo che non possiamo chiederne altre o, se dobbiamo, questo si deve deliberare puntando al rapporto che avremo con l'Europa, ossia sulla forza politica e negoziale che l'Italia saprà mettere in campo in Europa. La fine della procedura di infrazione, per esempio, per il settore infrastrutture e con molta probabilità, potrebbe liberare nuove risorse.

Vorrei chiarire un punto che esprimo con molta forza. Non possiamo permetterci — una volta conclusa la procedura di infrazione — di continuare a sprecare risorse, ad aumentare la spesa pubblica. Dobbiamo diminuire gli sprechi e la spesa pubblica inefficiente e, al contrario, incentivare quella spesa pubblica che fa investimenti. Le infrastrutture ci rinviano alla famosa *golden rule*, un tema fondamentale.

Investiamo adesso 33,5 miliardi di euro in infrastrutture per le reti TEN-T, quindi reti europee, ora definite *core network*: abbiamo svolto un buon lavoro tra tutti i ministeri, compreso quello per gli affari europei, quello dell'economia e delle finanze, e il nostro che è stato da guida su questo. Abbiamo presentato e presenteremo all'Europa proprio il dettaglio di questi investimenti, che devono essere contabilizzati, ma non possono far parte del Patto di Maastricht, come non lo sono per

la Germania né per la Francia. È chiaro che questo libererà risorse. A cosa vanno destinate? Questo è il ragionamento che cercheremo, in queste prime tre o quattro settimane, di portare avanti.

Bisogna innalzare il livello di sicurezza in tutte le modalità di trasporto e assicurare un'adeguata dotazione finanziaria. La mia opinione è che, se pensiamo che il tema della sicurezza possa essere affidato soltanto a nuove regole, a nuove sanzioni, a nuovi vincoli e così via, forse non siamo sulla strada giusta. Noi abbiamo il dovere morale di controllare, ma la prima grande azione è il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture in tutti i settori, unito ad ogni attività educativa e culturale. Se ci impegnamo solo sull'aspetto regolativo, normativo, legislativo, ci saremo messi a posto la coscienza, ma, a mio avviso, il problema non sarà stato risolto.

Ne parlerò anche in seguito, ma anticipo qui che dal 2001 c'è stata una grande iniziativa che, per quanto riguarda la sicurezza stradale, ha avuto un'efficacia enorme. Badate che si tratta di una norma amministrativa non penale, e mi riferisco alla patente a punti. Ha avuto un effetto eccezionale. La mortalità è scesa in dieci anni del 42 per cento; dal 2011 al 2012 c'è stata un'ulteriore flessione.

I costi sociali che ancora oggi abbiamo, risorse che la comunità mette a disposizione, sono 28,5 miliardi di euro; e non si può non tener conto del dramma umano che l'incidentalità provoca. Tra l'altro, dai dati emerge che esistono settori in cui l'incidentalità e la mortalità sono più alte; si tratta delle fasce più deboli, come pedoni, ciclisti e motociclisti. Questo ci consente di individuare i settori in cui intervenire.

La prima azione che vogliamo portare avanti è di intervenire sulla qualità delle infrastrutture. Su questo, siamo diventati una buona pratica anche per l'Europa essendo stati i primi a dire che investire in infrastrutture diminuisce di un 10-15 per cento l'incidentalità e aumenta la sicurezza. Parlo, ovviamente, della sicurezza stradale. Ho parlato di cultura, di difesa degli utenti più deboli. Come dicevo il 51

per cento delle vittime è costituita da pedoni, ciclisti e veicoli a 2 ruote, purtroppo una percentuale altissima.

Vi è, inoltre, il tema che avete già esaminato della riforma del codice della strada. La precedente legislatura aveva svolto un ottimo lavoro. Credo che dobbiamo metterci d'accordo anche qui: agisce il Parlamento o il Governo? Agiamo insieme e vediamo qual è la strada più rapida. C'era l'idea di una delega al Governo per una riorganizzazione complessiva del codice della strada.

Pensate, a proposito di semplificazione e sburocratizzazione — nella mia vita, ho seguito più le infrastrutture, meno i trasporti, anche se al termine della scorsa legislatura ero in Commissione trasporti — che dal 1992 ci sono stati 70 interventi legislativi in questo settore; gli articoli del codice della strada sono 240; nel regolamento di esecuzione sono 408. A proposito di educazione, di formazione della cultura e anche di orientamento in questa selva, è evidente che c'è una necessità urgente. Lavoriamo insieme su questo, decidiamo col presidente e con la Commissione come agire su questo tema, e rapidamente andiamo a esercitare, con criteri precisi che il Parlamento ci fornirà, una delega al Governo non per promuovere nuove norme, ma per il riordino, la semplificazione e la sburocratizzazione di quelle esistenti.

Quanto alla sicurezza del mare, purtroppo questa nuova legislatura è stata segnata da un dramma enorme. Mi riferisco a quanto è accaduto nel porto di Genova. Confermo a questa Commissione quanto già detto in Aula subito dopo l'incidente: sono in corso un'indagine penale e una amministrativa. Appena saranno pronti i risultati della parte di indagine spettante al ministero, sarebbe utile venire davanti alle Commissioni riunite e presentarli.

Anche in questo settore sono tante le questioni su cui intervenire. Sicuramente l'aggiornamento del Progetto Galileo ed il completamento del VTS, uno strumento importantissimo per la sicurezza dei nostri mari e dei nostri porti, e poi il sistema

telematico centrale per la nautica, l'informatizzazione, su cui possiamo procedere.

Mi permetto solo di sottolineare l'inseadimento previsto per domani del nuovo Comandante Generale delle capitanerie di porto proprio per il contributo che questo corpo ha dato e che continua a dare alla sicurezza dei mari e dei porti. Complessivamente di 9 persone decedute, 6 sono i militari che hanno perso la vita nello svolgimento della loro funzione. Credo che il ruolo delle capitanerie di porto debba essere ribadito come centrale in questo settore, ovviamente in stretto contatto e dipendenza dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Troverete — non le cito perché il tempo sta davvero passando e dovrò solo enunciare dei titoli — anche dati sulle capitanerie di porto e sul lavoro che hanno svolto.

Quanto alla sicurezza ferroviaria, nel 2012 è stata istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Ha un ruolo fondamentale, come insegna il tragico evento occorso a Viareggio. Ci sono altri punti che voglio affrontare, come la sicurezza del trasporto aereo, e le competenze dell'ENAC, su cui troverete un paragrafo nella relazione che depositerò.

Riassumendo, dobbiamo affrontare i seguenti temi: nodi, cantierizzazione di tutte le emergenze, trasporto pubblico locale, sicurezza in tutto il settore trasportistico.

Vengo, adesso, alla politica dei trasporti come prospettiva di più ampio respiro in termini di politica sostenibile. Gli indirizzi di fondo sono: manutenzione e messa in sicurezza delle nostre reti; rivisitazione della nostra offerta infrastrutturale complessiva; reti/nodi; riequilibrio modale; innovazione e adeguamento tecnologico. Anche qui il Parlamento ha fatto molto nella precedente legislatura.

Partiamo dal primo tema: portualità e logistica. Vedo che sono presenti i firmatari di alcune proposte di legge. Diventa assolutamente fondamentale una riforma del sistema portuale e anche — nella scorsa legislatura c'era un'iniziativa della Camera poi trasmessa al Senato — del sistema interportuale, che dialogano tra di

loro e che devono continuare a farlo. Credo che dobbiamo assolutamente lavorare, ma mi limiterò a elencarvi altri punti in maniera molto veloce.

Quello dei porti è un settore strategico per il nostro Paese. A proposito di contributo per la crescita, l'85 per cento dell'attività *import-export* passa attraverso i nostri porti. Tema fondamentale è, dunque, l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali. Se ne discute da molto tempo e, benché ci siano delle resistenze in diversi ministeri, credo comunque che dobbiamo avere la capacità e l'intelligenza di lavorare perché questo accada.

Ne ho parlato col presidente e possiamo anche individuare due strade: una riforma più generale del sistema portuale e un'indicazione, in un eventuale decreto d'urgenza complessivo che ponga in gioco il tema della crescita, del fare, del rimettere in moto alcune risorse, di due o tre punti, eventualmente segnalati anche dalla vostra Commissione al Governo che, senza nulla togliere alla riforma complessiva, possano essere anticipati in quanto più urgenti. Qui ritornano i concetti di liberalizzazione e sburocratizzazione, temi di cui ho già parlato.

Quanto alla nautica da diporto, siamo in presenza di un disastro. Il dato che mi ha impressionato, a questo proposito, è che nel 2008 era di 6,2 miliardi di euro il fatturato di questo comparto, dava lavoro a 150.000 famiglie ed era uno dei comparti di eccellenza del Paese, non solo per l'*import* e l'*export*. Attualmente è uno dei settori più drammaticamente in crisi.

Il mio impegno, speriamo anche con azioni normative rapide, è di ridare respiro a questo settore. Si deve procedere innanzitutto con lo snellimento burocratico, le semplificazioni amministrative. Vi sono, inoltre, pur dovendosi comunque confrontare con le risorse a disposizione, le agevolazioni fiscali, che a mio avviso possono essere applicate in questo settore.

Vengo al settore ferroviario, a proposito del quale mi limito a un accenno al tema della liberalizzazione. Un tema attualissimo, che è ormai su tutti i giornali. Sono convinto che mi rivolgerete delle domande,

quindi non anticipo nulla. È evidente che la liberalizzazione nel settore trasporti e le liberalizzazioni già in essere attuate nel settore dell'alta velocità pongono una questione urgentissima: non si può procedere con le liberalizzazioni in assenza di un soggetto regolatore, che deve essere terzo.

Diversamente, ritengo che le liberalizzazioni nel nostro Paese non possano avvenire. L'insediamento immediato dell'Autorità dei trasporti è una priorità. Sapete che esiste già una legge, e sono previste normativamente le funzioni dell'Autorità: si tratta solo di presentare un terna — non sorridete — alle Commissioni competenti che, come sapete, devono confermarla con la maggioranza dei due terzi, trattandosi di un'autorità terza.

La legge attualmente in vigore — mi sembra che fosse il decreto-legge cosiddetto « salva Italia » — prevedeva anche un altro tema di cui dovremo discutere, il cui sviluppo era affidato all'autorità dei trasporti, ossia la separazione tra reti e gestione dei servizi ferroviari. Sono tutti temi che, naturalmente, troverete sviluppati nella relazione, come la liberalizzazione del trasporto merci.

Vengo al trasporto stradale e all'intermodalità. Anche per quest'ultima sono state presentate proposte di legge e quello dell'autotrasporto è uno dei settori prioritari. Ho già incontrato tutti i soggetti rappresentativi. Conoscete le varie problematiche comprese quelle dei costi minimi, all'occorrenza, dopo potrò rispondere a vostre eventuali domande.

Quanto al trasporto aereo, ho già fatto cenno al piano degli aeroporti, mi limito a ricordare come si intenda proseguire, riprendendo quanto è stato fatto e confrontandoci immediatamente con le regioni, che sono già state convocate. Si tratta di temi che conoscete benissimo: da quando sono Ministro, da quattro settimane, mi sono potuto rendere conto da vicino delle caratteristiche e del numero dei singoli aeroporti presenti sul nostro territorio. È necessaria una razionalizzazione di questo sistema, che altrimenti non vive.

Un ulteriore aspetto è dato dalla circostanza che la vocazione del trasporto

aereo cambia nel nostro Paese per la presenza dell'alta velocità e delle reti di infrastrutturazione. Quello che prima era un collegamento necessario, Milano-Roma, nel senso che era uno dei più redditizi per il trasporto aereo, subisce una tale competitività da parte dell'alta velocità che ci obbliga a capire quali collegamenti e funzioni valorizzare. Dobbiamo inoltre capire quali aeroporti hanno vocazione verso l'internazionalizzazione o verso il collegamento territoriale e su questo troverete un capitolo *ad hoc*. Anche in questo caso, so che la Commissione ha posto il tema della continuità territoriale.

È evidente che il trasporto aereo può intervenire laddove le reti non esistono, non sono ancora arrivate. Dobbiamo ragionare in questo senso. C'è il problema o l'opportunità, che dobbiamo monitorare, della nostra compagnia di bandiera, che rappresenta una risorsa importante per il sistema Paese. Dobbiamo avere il coraggio di affrontarlo, ciascuno per la sua competenza. È ormai privatizzata, quindi bisogna tener conto del ruolo dei privati, ma anche il Ministero può svolgere un ruolo strategico.

Va, in ogni caso, affrontato il tema fondamentale del comparto aereo e delle compagnie, al di là della presentazione — che vi confermo — di un emendamento da parte del Governo per la proroga del fondo di solidarietà per il trasporto aereo, essenziale per i lavoratori dell'Alitalia.

Vi sono, inoltre, da affrontare i due temi importanti dei diritti di quinta libertà e dell'asimmetria competitiva presente nel nostro Paese tra compagnie aeree *low cost* e tradizionali. Il vantaggio per i cittadini è eccezionale, ma anche in questo caso dobbiamo comportarci come negli altri Paesi. Se concorrenza deve esserci, deve essere uguale, non si può pensare che qualche soggetto sia sovvenzionato e qualche altro non lo sia. Le regole devono valere per tutti, chiunque sia, non prendo le parti di uno o dell'altro.

La continuità territoriale è presentata, nella relazione, come un punto importante come gli altri, non un accessorio. Il tema del collegamento di alcune parti di

questo territorio è, infatti, incluso nella competenza del mio Ministero. Mi riferisco alle isole, ma anche ad altre parti del territorio che non sono servite adeguatamente: questo tema ricade nell'ambito del principio fondamentale del servizio pubblico universale.

So che discuteremo, ma immagino in altre occasioni, dei rapporti concedente/concessionario, delle concessioni autostradali e delle concessioni ferroviarie, delle concessioni complessivamente, inclusi gli aeroporti.

Per quanto riguarda le concessioni autostradali, il tema è caldo e dobbiamo muoverci secondo diverse direttrici. Una di queste è la certezza del diritto. Viviamo in un Paese che troppo spesso non ha dato certezza di diritto. Gli investimenti non arrivano perché il nostro è un Paese in cui si cambiano le regole e le si rendono retroattive. Chi pensa di godere di un diritto, quindi, se ne vede privato e questo, a mio avviso, è sbagliato. Possiamo cambiare, abbiamo tutta la legittimità come Parlamento per farlo, ma da oggi in poi, non da ieri, perché non è ammissibile.

Quanto alla severità e la serietà dei controlli sugli impegni assunti dai concessionari, ho chiesto ai miei uffici — e sarà disponibile dalla prossima settimana — di avere un quadro riassuntivo di tutti gli impegni presi dalle concessionarie autostradali in termini di investimento, di risorse e così via. Ciò ci consentirà di monitorare, anche con la Commissione, lo stato di avanzamento di questi impegni, le ragioni per cui si sono attuati o meno e cosa manca.

È, inoltre, imprescindibile la gestione delle scadenze nella più stretta osservanza del diritto comunitario. Troverete in allegato anche un *timing* delle azioni che si possono mettere in campo. Avrei voluto essere molto più breve e vi chiedo scusa, ma resto a disposizione, nei 45 minuti che restano, per ascoltare le vostre prime domande. Prendo, altresì, l'impegno che, una volta che avrete letto nel dettaglio questa relazione e, eventualmente, anche quella consegnata alla Commissione VIII, ci si ritrovi, se il presidente è d'accordo

per ascoltare le vostre domande e fornirvi le risposte o tutto il materiale necessari. Grazie.

PRESIDENTE. Ringraziamo il signor Ministro. Prima di iniziare, assicurando a ciascun gruppo il diritto a un primo giro di interventi, vorrei ringraziarla al di fuori di ogni formalità, innanzitutto per la ricognizione ampia a organica di tematiche su una materia complessa, strategica anche per la ridefinizione di un quadro di diritti, ma soprattutto per quell'obiettivo che ci accomuna al Governo di tentare di far ripartire la crescita.

Devo, inoltre, aggiungere che, essendo da qualche anno in questa Commissione, precisamente otto, ho visto succedersi quattro o cinque ministri e voglio sottolineare non solo il rigore metodologico, ma anche lo sforzo di andare al cuore dei problemi che sono stati al centro dell'attività di questa Commissione e lo saranno con un'autonomia della stessa, confermando la correttezza nei rapporti istituzionali, che io ritengo sacra.

Passo a una prima riflessione. La ringrazio per il colloquio che abbiamo avuto prima dell'audizione. Come Commissione, stiamo operando da qualche settimana, abbiamo deciso alcune cose e, ripeto, l'apprezzamento metodologico e la coerenza con la quale ha colto al volo quanto vorremmo fare le fa onore ed è un buon biglietto da visita del Governo in questo consesso.

Naturalmente, i colleghi avranno non solo ascoltato, ma da qualche istante possono anche constatare l'ampiezza, guardando al volume della relazione, dei temi che dovremo affrontare. Il Ministro ha ragione quando afferma che a questo dobbiamo aggiungere il corposo materiale che è stato diffuso alla Commissione VIII. Non esiste una separazione netta, ma un'integrazione delle competenze. Così come abbiamo alcune volte l'esigenza di intervenire sulle questioni nettamente di competenza di quella Commissione, lo stesso accade a loro. L'aver tenuto insieme trasporti e lavori pubblici, dicasteri di Porta Pia, ed essendosi quel dicastero

liberato delle attività produttive, degli altri dicasteri, rende anche il nostro lavoro un po' più produttivo ed efficiente.

Ho apprezzato molto il riconoscimento dell'iniziativa legislativa di questa Commissione, un possibile lavoro, che verificheremo, di convergenza tra ministero e Commissione. Avevamo già deciso di svolgere un'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, uno dei problemi centrali, come ha ricordato, il riconoscimento di un diritto universale, un fattore di crescita e sviluppo. Serve anche una nuova nozione della materia ambientale, del modo di fare le leggi, ma anche del modo di amministrare, nel rapporto tra Stato centrale e insieme deisistemi locali.

Abbiamo deciso in Commissione di svolgere un'indagine conoscitiva che mi auguro sarà conclusa entro la metà di settembre perché, appunto, vogliamo intervenire per disboscare iniziative legislative contorte, per analizzare i decreti attuativi su misure già prese e per tentare davvero di rimettere al centro questo tema.

Non voglio rubare altro tempo. Molti membri di questa Commissione sono nuovi. Sarebbe illusorio pensare che produrremo un contributo all'altezza della complessità delle materie trattate in 45 minuti, quindi procediamo con un primo giro. In seguito, leggeremo la relazione, andremo avanti con il nostro lavoro e credo che quanto prima — lei ha dato la disponibilità, io lo propongo ai colleghi — sarebbe corretto tornare in questa sede per continuare la discussione e trovare alcuni punti di sintesi.

Non l'abbiamo anticipata. In due o tre settimane, ad esempio, non abbiamo deciso solo l'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale. C'è il tema enorme, cui anche lei ha accennato, della sicurezza, anche quella stradale — a proposito della quale credo sarebbe bene intervenire, al di là della durata di questo Governo, di questa legislatura — attraverso la delega al Governo contenuta nella proposta di legge che abbiamo presentato, e che spero tutti i colleghi, non solo qualche membro della

Commissione, vogliamo sottoscrivere, che può costituire il banco di prova di un possibile lavoro di collaborazione.

Vengo all'ultima questione della vicenda della sicurezza dei porti, si veda il caso Genova: vogliamo rivisitare la legge n. 84 del 1994, ma credo sia urgente da parte del Governo mandare alcuni segnali, utilizzando gli strumenti a sua disposizione. Grazie.

Do ora la parola agli onorevoli colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

SANDRO BIASOTTI. Signor Ministro, auguri. Ne ha bisogno. Ne abbiamo bisogno. L'Italia ne ha bisogno.

Io ho vissuto tutta la mia vita nel settore della logistica e credo che sia, come ho già detto in questa sede, strategico per la ripresa economica del nostro Paese. Non potremo puntare sul manifatturiero, se non in modo residuale, né su altri settori, ma certamente dobbiamo puntare sulla logistica. Chiaramente, avremo modo di puntualizzare, ma lei ha fatto riferimento a una strategia che io condivido nel metodo e nel concetto: dobbiamo puntare soprattutto, indipendentemente dalla durata del Governo, che comunque pensiamo potrebbe non essere lunghissima - ci auguriamo che lo sia - alla strategia, che è quella di sviluppare la logistica.

Lei ha detto che l'85 per cento delle merci passa nei porti, ma sa, ed è competente, che noi lavoriamo forse al 15-20 per cento della potenzialità dei nostri porti. Per una fortuna logistica, l'Italia è all'uscita del Canale di Suez, dove passano tutte le merci che provengono dall'estremo oriente ed è addirittura al centro del famoso *pendulum*, cioè i traffici vanno da est a ovest e l'Italia è al centro: le navi non si fermano in Italia, vanno nel nord Europa. Abbiamo, così, una possibilità di sviluppo enorme, ma non funziona qualcosa e i tappi sono i porti, la burocrazia, la dogana, il mancato investimento nelle infrastrutture stradali, l'alta velocità, l'alta capacità. È questa, a mio giudizio, che lei deve porre come priorità assoluta.

Ha già parlato lei, non ne parlerò io, della legge n. 84 del 1994. L'autonomia finanziaria è determinante e non può essere sufficiente l'1 per cento con un blocco di 70 milioni. Potremmo concedere l'autonomia finanziaria per permettere ai porti di investire. Riporto l'esempio di Genova: se avessimo l'autonomia finanziaria al 4-5 per cento, come sarebbe giusto, potremmo realizzare la diga foranea da un'altra parte.

Mi permetterei anche di suggerire, come mi pare abbia già indicato, di verificare in che modo possiamo aiutare i cittadini, assolutamente scontenti di tutti servizi che rientrano nella nostra competenza, del trasporto pubblico locale, del trasporto aereo, del trasporto dei traghetti che vanno in Sardegna, delle autostrade, delle strade. Visto che non possiamo risolvere tutti i problemi, mandiamo almeno dei segnali.

Lei si è soffermato molto sul trasporto pubblico locale, ma qui bisogna fare una rivoluzione. Le riporto alcuni esempi, che però valgono in tutta Italia. Mi risulta che Genova abbia 43 marche di autobus diverse. Pensate a magazzini, pneumatici. Per tutti questi autobus, le manutenzioni sono fatte da personale pubblico in officine pubbliche: è un sistema impossibile, perché non c'è un trasportatore al mondo che faccia più officina.

Capisco che la materia sia di competenza delle regioni, ma è necessaria una regia statale per far sì che si cambi strategia, modalità. Lei non privatizzerà nulla perché sono aziende sfatte, al collasso, gestite male da decenni, con troppo personale, in caso di gara pubblica, chiaramente non si presenta nessuno.

Genova è stata contrassegnata dall'esperienza di un francese fortissimo, che ha provato a stare per sei anni nell'azienda pubblica genovese, l'AMT, e alla fine è andato via, si è ripreso i 20 milioni di euro: si è portato via qualcosa di interessante, ma non ha prodotto nulla. Privatizzare, allora, è bello in teoria, ma in pratica è impossibile. Cambiamo le regole.

Possiamo dare una mano anche con le autostrade. Lei ha detto bene parlando

delle concessioni. I concessionari non hanno mai rispettato i contratti, non effettuano la manutenzione. Personalmente, vivo in Liguria, dove le gallerie sono buie - lasciamo perdere che siano a due corsie perché non possiamo farci nulla - mentre in Francia sono illuminate. Cominciamo con piccole cose, come l'illuminazione. Obblighi le concessionarie a illuminarle, come succede in Francia. Sarebbe un segnale, un ricordo, una percezione che il Governo, lo Stato fanno qualcosa.

Pensiamo alle multe. Siamo in un momento di recessione: intervenga per far sì - non so come, ma io ho un'idea: - che i comuni non debbano avere in un anno più multe rispetto agli anni precedenti. Si finanziano con le multe: chi prende una multa da 50 euro non dà da mangiare ai figli, ma gli serve l'automobile perché il trasporto pubblico non funziona. Trovi anche in questo caso una modalità per intervenire a breve.

Tralascio tutto il resto perché non c'è tempo, ma ho una richiesta. Lei ha parlato di Genova e io la ringrazio di cuore. Abbiamo vissuto insieme questa tragedia. È notizia di oggi che Renzo Piano si è dimostrato interessato a costruire la torre dei piloti. Lo fa gratuitamente, non ha bisogno di compensi. Vorrei da lei, avendo già dimostrato sensibilità e anche la voglia di dare una mano per ricostruirla, in quanto simbolo - costa poco - che oggi ci desse questa possibilità di utilizzare la disponibilità offerta da Renzo Piano per l'immagine, ma anche di accedere a risorse per realizzarla nei prossimi mesi. Grazie.

MARIO TULLO. Ringrazio il Ministro, che ci ha lasciato un documento che avremo modo di approfondire.

Oltre ad augurarle buon lavoro, credo che sia giusto anche un approccio molto concreto, come il suo, ma anche di carattere generale in una situazione particolare. Abbiamo dato vita a questo Governo e credo che l'approccio di ognuno di noi non debba essere quello degli ultimi quindici anni e che non ci servirebbe assolutamente a nulla. Dovremmo

cercare di capire come, se vogliamo che questo sia un Governo della crescita, alcuni punti strategici fondamentali siano valorizzati. Su questo, trasporti, logistica e infrastrutture rappresentano un *gap* negativo che paghiamo da troppo tempo. Il nostro gruppo possiede capacità e professionalità che mettiamo a disposizione della Commissione, ma anche del Governo e del Ministro.

In alcuni passaggi ha parlato, giustamente, di rapporto pubblico/privato, di defiscalizzazione, ma soprattutto, appunto, di liberalizzazioni: sono parole che ideologicamente non ci spaventano. Se ho capito bene, altrimenti mi correggerà - risparmio tempo sulla parte del mare perché sembra una nostra relazione del 6 febbraio, per cui condividiamo tutto - lei si è riferito a risorse che oggi non sono state utilizzate per opere che si potrebbero riconsiderare e, in qualche misura, anche di una nuova ipotetica legge obiettivo. Non chiamiamola così perché il giudizio, sempre laicamente, è stato quello che si sarebbe pensato a una legge obiettivo per fare più in fretta, risparmiare, e il risultato, purtroppo, per volontà di nessuno, o di tutti, non è stato quello.

Credo, quindi, che sia bene che stabiliamo con certezza, benché siamo consapevoli che le risorse non siano tantissime, le priorità, le condizioni per una legge che le sostenga con regole di grande trasparenza e stabilendo che sulle grandi opere infrastrutturali, i corridoi europei - per noi non esiste l'opzione zero - ci siano tutte le condizioni necessarie, osservatori tecnici e quanto serve, che ne facilitino l'accelerazione.

Sul trasporto pubblico locale condividiamo tutto. È stato già detto anche dell'indagine conoscitiva che cercheremo di mettere in campo rapidamente al fine di avere maggiori strumenti per agire. C'è il tema del contratto di servizio con la società Ferrovie dello Stato Italiane che, a mio avviso, anche dagli ultimi dati, sta operando bene in alcuni settori, come l'alta velocità, però alla fin fine per pendolari e cargo c'è sofferenza. Bisogna ca-

pire, data la loro quantità, se c'è un problema anche di redistribuzione all'interno di quelle risorse.

C'è il tema, su tutto, dell'autorità indipendente di regolazione. Sappiamo come ci siamo incagliati: bisogna ripartire con grandi professionalità che garantiscano quella terzietà che serve per quell'opera di monitoraggio.

Ha già detto lei su Tirrenia e Alitalia. Sono emergenze che bisognerà cercare di seguire.

Per quanto riguarda la questione della portualità, non serve nessun nuovo piano della logistica, glielo dico francamente: evitiamo di spendere soldi e risorse, anche se poche, per professori che sono sempre gli stessi, che ci forniscono gli stessi numeri e gli stessi dati. Abbiamo incardinato in questa Commissione la proposta di legge sugli interporti, come sa; nell'altro ramo del Parlamento, in teoria, si potrebbe partire con la riforma della legge sui porti.

Credo che sarebbe utile che il Governo ci proponesse un decreto con alcune, poche, misure. Come ha già ricordato, gli investimenti che nel passato il Paese ha fatto sul mare hanno avuto dei ritorni. Mi allontanano un attimo dalla portualità e penso al doppio registro, tutte cose che lei conosce benissimo: queste ritornano e, allora, parlare del 5 per cento dell'IVA e non solo per il porto di Genova, vuol dire anche selezionare — lo dico da genovese — premiare.

C'è il tema del ruolo delle Autorità portuali, che in questi anni è stato un po' compresso. C'è anche quello della sicurezza del lavoro e, soprattutto, delle ex compagnie portuali, di cui all'articolo 17 della legge 84 del 1994, di stabilizzazione di quel lavoro. C'è il tema dei servizi tecnico-nautici. Spero, anche dopo la drammatica vicenda di Genova, che il tema dello sviluppo della portualità non si riduca ai 15 minuti in più o in meno che una nave deve utilizzare. Credo che, con 5 o 6 iniziative, non di più, la situazione potrebbe migliorare molto e sarebbe comunque meglio procedere con un atto del Governo.

Su tutto questo, c'è ovviamente il tema delle risorse. Lei troverà in noi alleati, nel senso che siamo convinti che ci siano le potenzialità. Per le autostrade, ci ha informati che state preparando un lavoro. Il Governo Monti ha fatto alcune cose, in questo quadro, per stringere un po' sulle concessioni: bisogna che con alcuni che ne hanno da trent'anni stavolta si vada giù un po' più duri.

Quanto alla nautica, lei stesso ha riconosciuto che è un settore drammatico. Lei e il Governo avete la grande opportunità rappresentata dal Salone nautico di Genova, che quest'anno si svolgerà in 5 giorni anziché 10. È un problema che si conosce, quindi credo che, da questo punto di vista, alcune norme possano essere attuate e risultare di grande aiuto. Anch'io la ringrazio per la vicinanza che ha dimostrato in occasione della tragedia al porto di Genova.

NICOLA BIANCHI. Il programma elettorale del Movimento 5 Stelle riguardo ai trasporti è molto chiaro e definito. Il Paese, a nostro avviso, ha bisogno di una pianificazione per un nuovo concetto di mobilità. Per noi, la mobilità non si differenzia tra trasporto di merci e trasporto di persone per quanto riguarda l'organizzazione dello stesso. Siamo profondamente convinti, infatti, che un unico sistema di gestione dati possa realmente garantire un risparmio di almeno 1,5 miliardi di euro di costi esterni e garantire lo sviluppo del mercato, ma anche del servizio pubblico del trasporto passeggeri.

È importante ammodernare l'esistente perché non servono nuove grandi opere con nuove strutture. L'Italia è piena di strutture, ma vuote di organizzazione. Essa grava sulle aziende dell'autotrasporto, del trasporto ferroviario e intermodale, fornendo pochissimi strumenti di dialogo, mentre sarebbe opportuno che lo Stato si impegnasse a fornire un unico standard di comunicazione.

Signor Ministro, cito testualmente quanto da lei riportato in audizione presso l'VIII Commissione, come anche qui ha fatto. Non esiste nessun percorso, se non

come metodo: quello dell'ascolto del dialogo. A tal proposito, le chiedo perché per l'alta velocità non vengano ascoltate la popolazione locale e le diverse forze politiche, come il Movimento 5 Stelle e SEL, che rappresentano in Parlamento oltre un terzo dei cittadini e che sono fortemente contrarie a tale struttura.

Per l'*Authority* dei trasporti, auspichiamo che i nomi non siano fatti sulla base di un'espressione partitocratica, ma, al contrario, siano frutto di un'accurata e attenta ricerca in merito alle competenze. Auspichiamo figure di altissimo profilo, e di conseguenza — dirò un'ovvietà — che abbiano il casellario giudiziario immacolato e, naturalmente, delegate dal settore.

Proprio su queste basi, signor Ministro, abbiamo identificato dei nomi, ovviamente non vicini al Movimento 5 Stelle, ma espressione, appunto, di altissima professionalità riconosciuta nel settore, che ci impegneremo a suggerire qualora lei volesse nei prossimi giorni.

Vogliamo anche chiederle come intende gestire il complicato caso Alitalia. Personalmente, ho presentato anche un'interrogazione in merito all'azione di responsabilità nei confronti degli ex dirigenti, che, appunto, sarebbe a prossima prescrizione, se non ricordo male tra tre mesi.

Come intende gestire, inoltre, il così delicato tema della continuità territoriale e come si intendono recuperare i fondi che nella sanzione della Corte dell'Unione europea del 21 marzo 2013 sono definiti aiuti di Stato a favore del settore della navigazione in Sardegna?

Lo Stato deve rivolgere la sua attenzione al miglioramento della logistica in città, alla logistica del trasporto merci e all'ammodernamento delle infrastrutture affinché possa essere garantito uno spostamento economico ed ecologico delle merci. È importante sviluppare la logistica di città perché ben il 55,4 per cento dello spostamento merci su gomma avviene entro i 50 chilometri, mentre sarebbe opportuno spostare su ferro il trasporto su gomma che va oltre i 350 chilometri. Sviluppare il chilometro zero significa, quindi, avere meno merci che devono

percorrere lunghe distanze, e dunque meno investimenti per lo Stato e meno consumo di territorio, che evidentemente può essere, appunto, evitato.

Il trasporto pubblico locale è un punto fondamentale che anche lei ha evidenziato. Il Governo, ma *in primis* la Commissione trasporti, dovrà studiare una proposta di legge per vincolare le risorse economiche a esso destinate. Nonostante la gestione del trasporto pubblico locale sia di competenza regionale in virtù del Titolo V della Costituzione, nulla obbliga le regioni a vincolare i finanziamenti ricevute per questo settore, quindi questa una è una gravissima criticità.

Soltanto con buone riforme che recepiscono la volontà popolare espressa dal referendum del 2011 sui servizi pubblici locali sarà possibile consentire lo sviluppo dei trasporti locali garantendo un servizio ottimale ai cittadini e premiando quelle amministrazioni locali che vorrebbero gestire con aziende speciali il servizio.

La mobilità delle persone non può prescindere da uno studio logistico accurato e puntuale. A oggi, disponiamo di numerosissimi servizi, metropolitane, autobus, filobus, tram, taxi, *car sharing*, *bike sharing*, che devono essere tutti per forza di cose integrati e non gestiti in funzione della loro rilevanza economica in quanto verrebbe meno la loro funzione di servizio pubblico. Per renderli economicamente e socialmente vantaggiosi, occorre lavorare a livello culturale affinché il cittadino sia spinto a utilizzarli.

Concludo dicendo, comunque, che dobbiamo ricordare che tutti i cittadini hanno diritto alla mobilità. È necessario, quindi, eliminare una volta per tutte le barriere architettoniche per i disabili. I fondi, signor Ministro, per la realizzazione di tutto ciò esistono, ma attualmente la politica vuole impegnarli in grandi opere a nostro avviso inutili. A che serve a far viaggiare un carciofo a 500 chilometri orari su una linea ad alta velocità quando si ha la possibilità, a meno di 50 chilometri e con un sistema intelligente di trasporto, che sia

consegnato comodamente a casa da un fattorino in bicicletta? Si tratta, evidentemente, di una provocazione.

Occorre cambiare lo sguardo d'insieme per cambiare i trasporti. Ricordiamoci, colleghi e Ministro, che le scelte che facciamo oggi in termini di razionalizzazione dei trasporti e di mobilità consegneranno un Paese migliore ai nostri figli.

STEFANO QUARANTA. Desidero ringraziarla, Ministro, perché, in un tempo pur breve, ci ha riportato le priorità di quella che sarà la sua azione, ma vorrei iniziare con una considerazione.

Io credo che abbiamo bisogno, come lei ricordava, non di tanti interventi disorganici, ma di ragionare sul futuro del nostro Paese e individuare le priorità nei vari settori. Se faremo questo, credo che il lavoro di questa legislatura, che non sappiamo quanto durerà, tornerà utile anche nelle fasi successive. Vorrei, però, sottolineare alcuni degli aspetti che condivido del suo intervento. Credo di poter dire, infatti, che nell'individuazione delle priorità siamo in sintonia e mi fa piacere sottolinearlo.

Credo, come lei, che sia fondamentale utilizzare le poche risorse pubbliche per attivare le risorse private disponibili. Concordiamo sul tema delle opere a livello locale insieme alle grandi opere. Lascero alla fine il tema delle infrastrutture. Concordiamo sul metodo dell'ascolto in un momento, tra l'altro, in cui si discute di costituzionalizzare il dibattito pubblico, per cui credo sia fondamentale anche per la discussione che stiamo facendo.

È vero che il coraggio delle decisioni spesso è mancato nel nostro Paese, mentre adesso vanno individuate delle priorità.

Quella del trasporto pubblico locale è una delle questioni fondamentali anche per i risvolti che ha dal punto di vista della tenuta sociale del nostro Paese. Concordiamo, inoltre, sui temi della sicurezza e della puntualità ricordati alla fine.

Come anticipavo, ho lasciato in fondo il tema delle infrastrutture. Lei ci ha spiegato, nel suo intervento, che non si tratta di costi, ma di investimenti per il Paese. Io

che, come correttamente ricordava il collega del Movimento 5 Stelle, sono contrario all'alta velocità, non opero un approccio ideologico rispetto alle grandi opere. Penso che debbano essere valutate caso per caso e si debba stabilire se siano delle priorità o meno, se servano o meno al Paese. Vorrei che il mio non avere un atteggiamento ideologico rispetto al tema delle grandi opere fosse un patrimonio comune, cioè che tutti provassimo a valutare nel merito le grandi opere.

Questa è una prima ricognizione dei temi e non entrerà troppo nello specifico di alcune questioni, ma sulla TAV, ad esempio, credo che sarebbe utile provare a ragionare insieme e convincerci del perché quest'opera è utile. I dati ci dicono che il traffico delle merci in questi ultimi anni è crollato in quella tratta. Bisogna ragionare anche sui vantaggi economici rispetto al capitale investito assolutamente ingente, rispetto al fatto che, anche dal punto di vista anticiclico, quest'intervento rischia di non essere così fruttuoso per il fatto che sono investite molte risorse, ma che i tempi di realizzazione delle grandi opere sono tali da non mettere in moto immediatamente un meccanismo anticiclico per l'economia.

Penso, ovviamente, all'impatto ambientale, ai costi destinati a lievitare e anche al dato occupazionale, altro dei temi fondamentali. A fronte di un investimento molto consistente, non mi pare che il dato occupazionale sia conseguente. Ho elencato queste considerazioni per testimoniarle, appunto, che non si tratta di un approccio di tipo ideologico, ma che vuole entrare nel merito per capire se stiamo facendo le scelte giuste.

Lei parlava di priorità. A mio avviso, il tema del pendolarismo del trasporto pubblico locale lo è. Del resto, l'articolo 16 della Costituzione ci ricorda come la libertà di circolazione sia uno dei diritti fondamentali, la Carta dei diritti dell'Unione europea lo riporta e vanno considerate le implicazioni di carattere sociale cui facevo riferimento in una fase di crisi come la nostra.

Il tema qui è la certezza sulle risorse finanziarie. Credo che questa sia la questione fondamentale e che - si è ricordata anche la Conferenza delle regioni - i tagli al trasporto pubblico locale in questi ultimi anni siano stati ingenti.

Lei parlava, inoltre, di coraggio delle decisioni. Lo ricordavo all'inizio riconoscendo che è una cosa sacrosanta. Lo collegherei molto al tema della portualità. Anch'io, come alcuni colleghi che mi hanno preceduto, sono genovese: alcuni dei temi che lei ha citato sono centrali, come quello dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali.

Penso, però, che anche qui si ponga il tema di una regia nazionale rispetto agli investimenti in questo settore. Non credo si possa procedere con interventi *spot*, accontentando tutti. Fare delle scelte, infatti, significa dire dei sì e dei no, individuare le autorità portuali che meritano investimenti tali da essere un beneficio per tutto il Paese e quali, invece, non lo meritano. C'è anche il tema del numero delle Autorità portuali.

In relazione all'autotrasporto, nel suo intervento parlava del liberalizzare i mercati e questo è un tipico settore in cui ciò servirebbe. Penso, tra altri, al tema della cancellazione dagli albi provinciali di circa 50.000 imprese in realtà prive di veicoli e il fatto che questo comporti un subappalto; agli incentivi alle aggregazioni, all'innovazione tecnologica, alle misure *antidumping*, in particolare rispetto ai veicoli industriali dell'est, concorrenziali con i nostri. Mi pare che abbiamo molto materiale per ragionare insieme.

Concludo anch'io ringraziandola per la sensibilità, come le avevo già detto in Assemblea, rispetto alla questione di Genova. Attendiamo delle risposte, attendiamo verità. Se tempestivamente riferirà l'indagine del ministero, farà cosa utile e gradita.

ROBERTA OLIARO. Buongiorno, signor Ministro. Sono genovese anch'io, e quindi mi concentro un po' sul tema della portualità. Vorrei ringraziarla per la relazione che ha presentato e che leggerò nel

dettaglio. L'ho trovata molto realistica per i punti trattati, ma ne ho apprezzato anche l'approccio e il metodo.

Da genovese, ovviamente, mi occupo di porti. La mia competenza è legata a questo settore di attività e vorrei ricordare che l'economia del mare, se stimolata e sostenuta nel modo giusto, non è solamente una possibilità di crescita per le imprese. Vorrei ricordare a tutti che il 13,5 per cento dell'IVA incassata dall'erario proviene dagli scambi internazionali delle importazioni ed esportazioni di merci. Se, quindi, la politica dell'economia per mare è sostenuta da interventi strategici, razionali e mirati, può essere un valore aggiunto anche per il nostro Stato.

Non voglio dilungarmi su questioni su cui avevo preso appunti perché sono state anticipate dai miei colleghi. Credo che sarebbe importante, al di là dell'essere rapidi, ragionare sull'esistente, quindi sulla legge n. 84 del 1994, che dia la possibilità alle Autorità portuali di avere un ruolo di *governance*, che a sua volta dia alle Autorità portuali la possibilità di lavorare in tempi più snelli.

Penso alla norma che regola i dragaggi, all'approvazione dei piani regolatori portuali, anche in termini di sicurezza, all'articolo 17 della legge 84 del 1994. Io ritengo che la nuova legge sui porti debba essere considerata sulla base di un testo unico che veda coinvolti non solo il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, ma anche il Ministero per la pubblica amministrazione e quello delle finanze.

Oggi nei porti italiani si perde competitività in quanto non siamo grado di garantire dei servizi efficienti alle merci, mentre sappiamo che quello temporale è un fattore determinante di competitività. Purtroppo, nei nostri porti ci sono, ad esempio, dei colli di bottiglia legati al funzionamento delle dogane.

Vorrei ricordare a tutti che in Italia, rispetto ai Paesi europei e ai nostri *competitors*, vigono 17 controlli sulla merce effettuati da 17 soggetti diversi in 17 momenti diversi. Questo genera costi, non garantisce certezza nei tempi e, ovviamente, porta alla fuga dei traffici. Il 40 per

cento delle merci destinate a importatori del nord Italia arrivano, ad esempio, tramite il porto di Rotterdam.

Direi che, a fronte di queste considerazioni, dobbiamo porci tutti delle domande. È importante, a mio avviso, intervenire in questo senso, con un testo unico che veda coinvolti i ministeri di competenza e anche la sburocratizzazione anche per le aziende. A partire dal 2006 non c'è stato un solo intervento normativo che abbia sburocratizzato il nostro settore. Oggi c'è un codice doganale comunitario e in Italia si lavora ancora applicando i decreti regi. Credo che questo sia veramente improponibile per essere competitivi. Un altro fattore determinante sarebbero le politiche di *pre-clearing* adottate in tutti gli Stati membri tranne che in Italia.

Ritengo che gli interventi siano necessari, che il settore debba essere sostenuto da politiche legate alle infrastrutture anche per mettere in sicurezza i nostri porti. Non dimentichiamo il gigantismo navale a cui stiamo assistendo in questi ultimi anni e che sempre di più sarà. Le nostre infrastrutture devono essere adeguate a recepire questo tipo di navi per evitare incidenti come quello accaduto a Genova, benché non si trattasse di una grande nave.

Se vorrà, avrò tante altre questioni da porle, eventualmente in un'altra occasione. Grazie.

RUDI FRANCO MARGUERRETAZ. Io sono valdostano e faccio parte del gruppo delle autonomie, ma non so se, per accreditarmi, dire che ho una moglie genovese può servire. Ringrazio anch'io davvero il Ministro per la disponibilità. Ho molto apprezzato il suo intervento, in modo particolare quando ha fatto cenno al voler instaurare il metodo del dialogo e del confronto. Credo sia l'aspetto più positivo per quanto riguarda, in modo particolare, la mia regione, aspetto non presente, a onor del vero, nel Governo uscente almeno per quanto ci riguarda, senza dare in ogni caso giudizi di massima.

Chiedo scusa se rischierò di cadere in quel localismo cui ha fatto cenno il Ministro, ma credo che non accadrà. Le

arterie sono, infatti, quei vasi che devono irrorare tutto un corpo, e quindi anche le estreme periferie di questo, quali noi in Val d'Aosta siamo.

La nostra realtà, come il Ministro sa, sotto il profilo dei trasporti ha una funzione importantissima perché, attraverso i due trafori internazionali, dà sbocco al nostro Paese, da una parte, verso la Francia, dall'altra, verso la Svizzera. Sostanzialmente, questi due trafori funzionano bene. Il problema, per quanto riguarda i trasporti nella nostra regione, non sta tanto nell'andare all'estero, quanto — mi si permetta la battuta — nel venire in Italia.

Procedo rapidamente per *flash* perché ci saranno, certamente, altre occasioni per approfondire la questione ma noi abbiamo, per uscire dalla Val d'Aosta, un unico binario che ci porta fino a Torino, che dista da noi circa 110 chilometri, con un tempo di percorrenza di 2 ore e 20 minuti, una linea non elettrificata, quindi con necessità di trasbordo dei passeggeri, in quel di Ivrea o in quel di Chivasso, per raggiungere la prima parte dell'Italia dopo la Val d'Aosta.

Su questo, signor Ministro, ho apprezzato anche il passaggio in cui diceva che bisogna dare corso alle questioni che sono solo da definire. Una di queste è proprio il trasferimento di competenze alla regione Val d'Aosta. Credo che, insieme alla Sicilia — non vorrei sbagliarmi — siamo l'unica regione a non aver ancora ricevuto il trasferimento di competenze. Il decreto legislativo risale al 2010, ma tutto l'iter applicativo di questo decreto non è mai decollato. Ecco perché parlavo della necessità di riprendere un dialogo anche politico non appena avremo definito la nuova amministrazione. Come si saprà, infatti, abbiamo votato domenica scorsa.

Quanto alla situazione autostradale, sentivo parlare di società concessionarie che limitano un po' gli investimenti. Non credo sia il nostro caso. Semmai, abbiamo un problema opposto: le nostre società concessionarie investono molto nelle manutenzioni, ad esempio, ma il problema è che, per far quadrare i conti, cioè per ammortizzare i piani finanziari, scatta il

meccanismo perverso dell'aumento delle tariffe. Questo fa sì che la seconda arteria che collega la Val d'Aosta all'Italia, e cioè l'autostrada, sia il tronco autostradale più caro in assoluto d'Italia. Per percorrere 40 chilometri scarsi, infatti, di autostrada paghiamo 10 euro.

In passato, c'era anche una via aerea per arrivare in Val d'Aosta, che era quella dell'aeroporto. Abbiamo investito anche notevoli risorse per migliorarlo, farlo diventare di categoria superiore, ma nel gennaio dello scorso anno è stato classificato non di interesse nazionale, con un'ulteriore batosta sotto questo aspetto. La regione Val d'Aosta ha, comunque, avanzato una richiesta per usufruire della continuità territoriale cui il Ministro ha fatto cenno. Spero sia presa in seria considerazione.

Ringrazio ancora il Ministro per la disponibilità e gli rinnovo fin d'ora la richiesta di un incontro urgente, non appena la nuova amministrazione sarà insediata, con il sottoscritto, il senatore valdostano e, eventualmente, il presidente della regione e l'assessore di competenza. Grazie.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro Lupi per la replica.

MAURIZIO LUPI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Ringrazio i colleghi che sono intervenuti. La scarsità del tempo a disposizione mi impedisce di approfondire, ma prendo l'impegno, magari all'incirca tra un mese, di ritornare in modo che possiamo andare al fondo delle questioni che sono state poste.

Ribadisco il metodo, che voi avete apprezzato, perché per me è assolutamente fondamentale. Allo stesso modo, ribadisco un concetto. Se sappiamo dove vogliamo andare, dobbiamo anche darci le priorità per arrivarci. Quindi la prima cosa da chiederci è dove vogliamo andare. L'uomo non cammina bene se non sa dove vuole arrivare e tante volte non l'abbiamo chiaro. Ci si può confrontare, ma alla fine si deve decidere e la democrazia nel nostro Paese, grazie a Dio, prevede che chi ha la responsabilità di governare, una

volta confrontatosi, si assuma le sue responsabilità e sia giudicato poi dai cittadini. Questo processo deve avvenire, però, in tutte le sue fasi.

Da questo punto di vista, lo affermo senza alcuna polemica, ho apprezzato i toni e le modalità di intervento dei colleghi del Movimento 5 Stelle — mi permetto di spiegare un po' più diffusamente che, sull'emblematico tema della TAV, un percorso è stato compiuto. Ve lo dice chi nel 2003 aveva sostenuto l'opportunità del primo progetto, non del secondo.

Forse — lo dico al collega del Partito Democratico — è inutile rievocare i quindici anni trascorsi, è invece utile conoscere gli aspetti positivi che sono stati prodotti. La legge obiettivo aveva tanti limiti, ma le garantisco che è stata l'unica che ci ha permesso di realizzare le infrastrutture e quelle reti di cui ha parlato. Proprio per questo, bisogna giudicare il positivo e modificare, ovviamente, il negativo che c'è stato.

Sulla TAV si era iniziato con un metodo diverso. Il dialogo anche forte tra il movimento che si era creato in valle e il confronto con il Governo durato tre anni, dal 2003 al 2006, ha portato nel 2006 a cambiare radicalmente il progetto. Oggi è un'altra cosa.

In Francia, una delle procedure più interessanti, che si chiama dibattito pubblico per la realizzazione delle grandi opere — si sta discutendo se introdurlo anche la nostra Costituzione — non prevede sette anni di discussione, ma sei mesi di confronto serio, approfondito, dove sono tenute in considerazione le motivazioni presentate e poi, da parte di chi ha la responsabilità di decidere, arriva la scelta e l'assunzione della responsabilità. La funzione del dibattito pubblico e anche di coloro che sono contrari a quelle opere è una funzione che cambia. Una volta decisa l'opera, diventa la funzione di controllo che quegli obiettivi condivisi, e comunque che sono contenuti in quell'opera, siano effettivamente attuati.

Sulla TAV ci sono state oltre 300 audizioni. Come mi pare sia stato detto anche da chi non era contrario alla realizzazione di quell'opera e come ricordava

anche il collega intervenuto, per l'asse di cui stiamo parlando, cioè quello che va da Madrid a Kiev, passa il 35 per cento di tutto il trasporto merci europeo. Quell'asse è collegato dall'Italia alla Francia da un tunnel del 1871 ma il nostro obiettivo, obiettivo di tutti, è di spostare il traffico dalla gomma al ferro, perché questo produce la migliore competitività — il 6 per cento è la maggiorazione di costo che le nostre aziende rispetto alle altre sostengono per il trasporto in Italia — e migliora l'ambiente; parliamo di 600.000 camion che sono e saranno spostati dalla gomma al ferro.

Accenno a un altro dato impressionante. In Italia, nelle regioni che vanno da un confine all'altro del nostro Paese, c'è il 55 per cento del prodotto interno lordo. La scommessa della competitività, della crescita si vince con l'attenzione ambientale. Sono andato a vedere i lavori: è cambiato totalmente anche il cantiere. Altro sono gli impatti ambientali, purtroppo, degli anni Ottanta e basta vedere quel viadotto sopra il cantiere. La nostra sfida, allora, è non ideologica, ormai siamo solo sui fatti e dobbiamo superare le discussioni poiché siamo qui a confrontarci. Ognuno darà il suo contributo e lo darà positivamente, ma poi abbiamo l'obiettivo di raggiungere quello scopo, di attuare qualcosa, di tentare.

Il programma da sviluppare è quello del pragmatismo, passo dopo passo. Oltretutto, saremo ormai misurati solo dai fatti. Chi più, chi meno è capace di parlare, di vendere bene la sua merce, è un bravo politico e così via, ma siamo e saremo misurati dai fatti. Questa deve essere, a mio avviso, la connotazione di questa legislatura, in questa Commissione, nel nostro Governo, ma anche nel Parlamento. Se andremo in questa direzione, recupereremo tutti la credibilità.

Ho preso appunti su tutte le questioni che avete posto. Le ho tutte veramente apprezzate. Dovremo poi entrare nel merito. Quello sulla portualità è un impegno importantissimo. Speriamo, appunto, di poter anticipare alcuni interventi. In questo senso, ho anche chiesto al presidente

qualche contributo da parte della Commissione. Siccome state lavorando, se volete segnalare al Governo già quali interventi ritenete più importanti, che possono essere posti come urgenti in un decreto complessivo, in modo da evitare il dibattito successivo, fatelo.

Se riusciamo a realizzare già iniziative che condividiamo, è meglio inserircele, poi ci si confronterà sul resto. Il ministero avrà un suo capitolo in questo decreto e, certamente, questo e altri interventi di snellimento di sburocratizzazione di priorità saranno inseriti.

L'ultima notizia per il porto di Genova è che — chiedo scusa se non tratto tutto, ma riprenderemo puntualmente l'argomento — nel decreto che sarà approvato sull'emergenza Piombino, al Senato è stato presentato un emendamento che prevede, oltre al milione che era già stato dato dal nostro ministero, in collaborazione col Ministero dell'ambiente, per l'immediato intervento in particolare all'Autorità portuale per tutto il tema dei piloti, di destinare 7 milioni di euro proprio per la ricostruzione della torre e di tutto ciò che è stato danneggiato in quella tragedia. Non sarà compito del ministero, ma dell'Autorità portuale, fare in modo che i soldi stanziati siano utilizzati. Pensate solo a un dato che mi è stato segnalato dagli uffici: gli addetti alla logistica in Germania sono 2 milioni, in Italia 400.000. Questo ci richiama all'importante lavoro che tutti abbiamo da svolgere.

Vi ringrazio veramente di cuore. Arrivederci tutti al prossimo incontro.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il Ministro per la relazione svolta e per gli ulteriori elementi forniti nella replica, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 17.20.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 3 luglio 2013.*



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Audizione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

On. Maurizio Lupi

alla Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

della

Camera dei Deputati

29 maggio 2013

PREMESSA

Il primo capitolo di questo documento rappresenta una premessa in senso proprio, cioè sintetizza ciò che precede e ispira tutta l'azione del Ministero – le **parole-chiave** che aiutano a comprendere meglio i nostri intendimenti. Questa premessa deve quindi essere esposta nella sua **unitarietà**, senza alcuna frattura fra strategia infrastrutturale e strategia trasportistica: missione del Ministero che dirigo è proprio **la sintesi fra queste due strategie** e ogni distinzione risulterebbe irrimediabilmente astratta. Per questo motivo, insieme a questa premessa va letto il principale dei documenti allegati: la “*Sintesi delle azioni prioritarie del MIT nei primi 100 giorni di attività*” (Allegato 0), anch'esso riferito alle azioni prioritarie del Ministero nel suo insieme.

Il resto della mia esposizione, invece, anche per il doveroso rispetto nei confronti dell'organo parlamentare, tiene conto dell'ambito di interesse specifico della IX Commissione della Camera, ovviamente per quanto di competenza del Dicastero che rappresento (fondamentalmente, **Trasporti**).

Le attività connesse alla programmazione degli interventi infrastrutturali, così come quelle legate alle strategie trasportistiche, sono indubbiamente funzione dei differenti significati che il concetto di **tempo** assume.

Chi istituzionalmente propone piani di investimento in infrastrutture, chi disegna nuove linee di pianificazione dei trasporti, deve necessariamente declinare il concetto del tempo in più significati. Da un lato il tempo riferibile alla offerta infrastrutturale, distinguibile tra il **tempo della programmazione** e quello **della pianificazione**, dall'altro il tempo riferibile alla **soddisfazione della domanda** di spostamento, cioè della domanda di servizi di trasporto, tendenzialmente misurabile con il **costo generalizzato del trasporto**.

Il costo generalizzato del trasporto misura l'accessibilità e quindi il valore economico del **tempo di accesso** ai sistemi infrastrutturali ed ai corrispondenti sistemi di servizio che da quelle infrastrutture provengono: rappresenta cioè una misura dell'**equità** o della **iniquità** della dotazione di beni e servizi da cui la Politica fa discendere la necessità o meno di raggiungere gradi più elevati di **coesione** economica e sociale.

Proprio sulla base delle considerazioni appena accennate riterrei di declinare anche questa interazione con le competenti Commissioni Parlamentari in termini temporali: fissare un preciso **ambito cronologico** per monitorare il rispetto degli impegni assunti, per riferire periodicamente circa le criticità ed i vincoli incontrati

nell'attuazione dei programmi, per pianificare possibili correttivi e rimodulare i programmi stessi in funzione delle urgenze che via via si paleseranno.

Ho ritenuto quindi opportuno elencare — in omaggio alla più piena trasparenza — in un documento facilmente consultabile e verificabile l'insieme delle azioni e dei risultati che intendiamo conseguire entro il termine dei 100 giorni. Per ognuna di queste azioni ed obiettivi mi impegno a tenere costantemente e puntualmente informata questa Commissione e ad esporre i risultati raggiunti (**vedi Allegato 0**)

Sarà cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fornire alla Commissione i risultati raggiunti anche in anticipo delle scadenze .

Questi concetti possono essere sintetizzati in **sette passaggi**:

1. **Il valore** che le infrastrutture hanno **per il sistema Paese** nel suo insieme: questo valore risiede nella loro funzionalità a strategie di crescita e di coesione sociale;
2. La **sfida della crisi**, interpretata come opportunità per un miglioramento della qualità delle nostre politiche pubbliche;
3. **Il nuovo paradigma** determinato dai nuovi termini della relazione **pubblico-privato** e dalle nuove esigenze di **apertura e liberalizzazione dei mercati**;
4. **Il rapporto con l'Europa**: nessuna politica — tanto meno quella infrastrutturale e trasportistica può muoversi più in un ambito nazionale;
5. **La finalità trasportistica delle infrastrutture**: non un mero arricchimento del territorio ma un misurabile rapporto tra esigenze reali della domanda e rivisitazione integrale delle caratteristiche dell'impianto economico del Paese
6. **Non solo grandi opere** ma anche (e forse soprattutto) opere a livello locale e interventi sui nodi
7. Chi sono coloro ai quali le nostre politiche si rivolgono? **chi ne trarrà vantaggio?**
 - a. Certo, le imprese, l'economia, **ma questo non ci basta**. Dovrà trarne vantaggio anche:
 - b. l'ambiente
 - c. la coesione sociale (centralità dei problemi ad alta valenza sociale: **Casa e Trasporto Pubblico Locale**)

**LA LUNGA RECESSIONE NON DEVE INCRINARE
IL RESPIRO E LA STRATEGIA DEL GOVERNO**

Prima di entrare nel merito delle linee strategiche con cui intendo caratterizzare il mio operato all'interno del Dicastero vorrei soffermarmi su una considerazione che, necessariamente, si configura come comune denominatore sia delle scelte nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti, sia in ogni azione che il Governo nella sua collegialità intenderà intraprendere: **mi riferisco agli scenari che intendiamo definire per impostare una politica mirata alla crescita ed allo sviluppo.**

Il rischio di pensare che cinque anni consecutivi di recessione debbano diventare il metro di riferimento previsionale di ciò che sarà il sistema economico nazionale ed internazionale del medio e lungo periodo, rappresenta un grave limite nella impostazione e nella definizione delle linee strategiche che dovranno caratterizzare la politica economica nei prossimi anni.

Le tonnellate di merce che oggi transitano attraverso il valico del Frejus o del Brennero, denunciano un ridimensionamento della domanda di trasporto; se ritenessimo questo dato come una possibile rivoluzione delle logiche economiche che hanno caratterizzato da sempre la crescita e lo sviluppo, cadremmo in un grave errore.

Cinque anni di recessione, **da un lato**, non devono indurci in un errore concettuale: quello di considerare il futuro come un modo di adattarsi nell'utilizzo di ciò che si è patrimonializzato, quello di considerare un futuro in cui garantire un salario utilizzando il capitale accumulato; **dall'altro**, questo lungo periodo di recessione non deve portarci a dimensionare le esigenze infrastrutturali e a definire le scelte di politica dei trasporti sulla base di scenari sbagliati o, addirittura, di scenari in cui vengono sottovalutate le evoluzioni di ambiti dell'Europa come l'area balcanica o il Mar Nero, ambiti che non possono essere estranei ad un processo di crescita paragonabile a quello dell'area centro – occidentale della Unione Europea.

Ebbene, cinque anni di recessione impongono una attenta rilettura degli scenari che per anni hanno caratterizzato i nostri strumenti pianificatori.

Ed allora questi cinque anni di recessione quale valore assumono nell'intero sistema pianificatorio e strategico: **consentono un rinvio dei livelli di saturazione che avremmo vissuto lungo i valichi alpini**; non possiamo, infatti, dimenticare che studi approfonditi dalla Unione Europea avevano previsto nel 2016 livelli di saturazione lungo gli assi del Brennero e del Frejus; non possiamo dimenticare che il numero di transiti lungo l'autostrada A1 aveva raggiunto nel 2006 la soglia di 70.000 veicoli equivalenti /giorno, una soglia che in assenza del completamento della variante di valico ci avrebbe portato nel 2016 ad imporre cadenzamenti nelle relazioni nord – sud – nord del Paese; non possiamo dimenticare che il costo da congestione nelle nostre città, sempre nel 2006, ha superato la soglia di 11 miliardi di € e la previsione dava nel 2015 un dato di oltre 14 miliardi di €. Questi dati previsionali, questi indicatori non tenevano conto di un blocco così repentino e così forte della crescita economica.

Dovremmo, quindi, considerare queste negatività come eventi che hanno allontanato le criticità prodotte da una esplosione della domanda in assenza di una offerta adeguata, ma non possiamo, al tempo stesso, ipotizzare che nel breve e medio periodo il Prodotto Interno Lordo non torni a crescere.

Dobbiamo utilizzare questa inaspettata esigenza di blocco della crescita come una occasione per verificare l'attendibilità degli scenari già definiti e non come una occasione per demolirne la validità.

Dobbiamo anche simulare un ulteriore possibile evento: la ripresa veloce del sistema produttivo, la ripresa veloce dei consumi. Una crescita della domanda, soprattutto in alcune aree del Paese che non sia accompagnata da adeguate scelte di politica dei trasporti diventerebbe automaticamente una negatività irreversibile per il nostro Paese.

Quando finirà questa fase recessiva certamente prenderà corpo una forte competitività tra i vari partner comunitari europei, una competitività che vede il nostro Paese portatore di un pesante handicap: **il costo del trasporto è superiore del 6 – 8% rispetto a quello degli altri Paesi della Unione Europea**. La causa di tale differenza è legata **da un lato** alla congestione ed alla assenza di reti e di nodi logistici efficienti ed efficaci, all'insufficiente livello di manutenzione, alla "fragilità territoriale" di tante aree del Paese, **dall'altro** alla perdurante debolezza di adeguati strumenti di politica dei trasporti che favoriscano la liberalizzazione dei mercati, l'innalzamento della qualità dei servizi, dell'efficienza e della competitività degli operatori, l'intermodalità, il riequilibrio modale.

Se non offriamo al mondo imprenditoriale una rete ed un sistema capace di ridurre, in modo sostanziale, queste negatività nel momento della ripresa saremo penalizzati e rischieremo di essere marginalizzati senza poter godere dei benefici prodotti dalla ripresa.

IL METODO:**ASCOLTO, DIALOGO, COLLEGIALITA', REALISMO, ASSUNZIONE DI
RESPONSABILITA' E DECISIONE**

Prima di questa audizione ho ritenuto opportuno incontrare tutti coloro che operano all'interno del vasto comparto; ho ritenuto essenziale effettuare questi incontri sia per analizzare in modo capillare le varie esigenze e le varie emergenze, sia per impostare un quadro programmatico coerente con le aspettative, sia per impostare una politica del Governo, all'interno del comparto, capace di dare la massima organicità alle scelte di breve e medio periodo.

In tali incontri ho ribadito la stretta interazione tra le infrastrutture ed i trasporti ed ho anche precisato che è stato un errore del passato Governo unire – nel vertice politico - il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti con quello dello Sviluppo Economico; il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha delle competenze così vaste, ha ruoli e responsabilità così complesse che, pur riconoscendo il rilevante impegno profuso dai responsabili del passato Governo, è davvero impossibile aggregare le attività dei due Dicasteri.

In tali incontri è emerso da parte di tutti una denuncia comune: **la forte sofferenza socio economica generata dalla prolungata fase recessiva e la richiesta di azioni immediate per limitare i danni che, mese dopo mese, stanno diventando irreversibili.**

Il documento che il Presidente Consiglio ha letto in Parlamento, in occasione della fiducia, e la lettura attenta di quanto esposto nella serie di incontri avvenuti in queste prime due settimane di Governo, mi hanno consentito di impostare questo mio primo intervento in Commissione.

Fa parte del metodo che intendo seguire una forte sottolineatura della **collegialità**, del Governo nel suo insieme e nel rapporto fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e gli altri Ministeri (primo fra tutti il Ministero dell'Ambiente).

Questa sottolineatura deriva dalla chiara consapevolezza che la realtà dei processi reali è sempre molto più avanti e in movimento rispetto al modo in cui corpi amministrativi – pure importanti come il MIT – la rappresentano.

Il ruolo che — ad esempio — la tutela ambientale ha avuto in tutta una fase storica e culturale è oggi superato. Oggi bisognerebbe essere veramente sordi e ciechi per non cogliere **il carattere pervasivo** che hanno assunto gli obiettivi di miglioramento delle condizioni ambientali. Il MIT, così come il Ministero dello Sviluppo Economico, o quello del turismo — solo per fare gli esempi più evidenti — non possono pensare di sviluppare proprie linee interne per poi confrontarle, a cose fatte, con il Ministero dell'ambiente.

Ma questo è solo un esempio: in realtà **non esistono politiche pubbliche confinabili all'interno di una prospettiva settoriale.**

A questo principio intendo ispirarmi: è un fatto di **realismo**, più che di semplice buona volontà e disponibilità al confronto.

I PILASTRI STRATEGICI DEL GOVERNO E DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

La prima finalità dell'attuale Governo è senza dubbio: **costruire davvero le condizioni della crescita** e di farlo senza stravolgere, ma — al contrario — **riordinando e risanando il territorio**.

Costruendo le condizioni della crescita è possibile, a grappolo, raggiungere tanti altri obiettivi e, al tempo stesso, è possibile anticipare la fine della più lunga recessione vissuta dal nostro Paese (**cinque anni**).

Ho, quindi, articolato il mio intervento nelle seguenti quattro aree tematiche che caratterizzano il programma del Dicastero:

- **Un nuovo orientamento delle strategie trasportistiche**
- **Affrontare le emergenze**
- **Le scelte strategiche**
- **Il rapporto con l'Unione Europea e gli altri temi istituzionali**
- **Un nuovo rapporto tra concedente e concessionario**

UN NUOVO ORIENTAMENTO DELLE STRATEGIE TRASPORTISTICHE

Ancora prima delle emergenze, vorrei definire quello che — per ora — è solo **un orientamento di carattere generale**, ma **che**, nella mia visione, **deve attraversare e innovare tutte le politiche del trasporto in Italia**.

Quello che intendo promuovere è un mutamento radicale di tutta la prospettiva con cui noi guardiamo ai temi della viabilità: un passaggio da una visione tutta centrata sulle **reti** (i grandi archi, i grandi corridoi) ad una centrata sui **nodi**.

In primo luogo voglio chiarire che oggi possiamo permetterci questo cambio di visione solo perchè — nonostante la non facile situazione della finanza pubblica — abbiamo portato avanti negli anni il processo di infrastrutturazione “di base”. **Abbiamo cioè realizzato gli archi di rete fondamentali che ci consentono oggi di non essere tagliati fuori dall'Europa**.

La “rivisitazione” della Legge Obiettivo è – in questo senso – un punto di approdo e il riconoscimento di un lavoro riuscito.

Perché, in questa nuova prospettiva, i nodi devono assumere il ruolo centrale?

Perché sono **i nodi** a rappresentare oggi:

- I veri fattori differenziali fra un **sistema trasportistico evoluto** ed un sistema arcaico
- I luoghi in cui avviene la massima **produzione di valore**
- I luoghi in cui più strettamente si intrecciano **economia ed innovazione tecnologica**

I nodi, se adeguatamente dotati di “intelligenza”, di **software**, sono i veri e propri moltiplicatori di valore. E – ad uno sguardo ravvicinato - le arretratezze del nostro sistema (anche infrastrutturale) sono ormai tutte ascrivibili alla bassa qualità dei nodi.

Il grande tema –**integralmente politico** – del nostro paese è che una politica sulla qualità dei nodi viene spesso soffocata dal **localismo**. Che è una declinazione debole e perdente, del federalismo e della sussidiarietà. E che – nel lungo periodo – danneggia le comunità e le stesse autonomie territoriali.

Intendo caratterizzare la mia azione in questo Ministero (a partire dalla rivisitazione della Legge Obiettivo che ho deciso di avviare) esattamente su questo punto che ha una **valenza politica e culturale di carattere generale**.

AFFRONTARE LE EMERGENZE

Cantierizzazione delle opere, contributo dei privati e strategia di manutenzione delle reti

Ho già esposto dinanzi all’VIII Commissione, che ha competenza primaria in materia di opere pubbliche, i dettagli di un programma ministeriale che è oggi orientato da **quattro capisaldi**, che devo qui richiamare perché si tratta di linee di indirizzo a valenza trasversale, cioè **necessarie a collocare nella giusta prospettiva anche le scelte trasportistiche** che dovremo fare nel prossimo futuro.

Le azioni che compongono questo programma sono:

1. **immediata cantierizzazione e velocizzazione dello stato di avanzamento dei lavori, di tutti gli interventi infrastrutturali approvati dal CIPE** e, in molti casi, supportati anche da capitali privati. In caso di mancato avvio dei lavori o di ritardo nell'avanzamento degli stessi per palese inadempimento, si provvederà alla revoca contrattuale degli interventi e si creerà un apposito **Fondo Revoche da utilizzare per altri interventi**.
2. una azione mirata a **coinvolgere capitali privati nell'intera operazione infrastrutturale**. Il problema ha valenza strutturale ed "epocale". Fino a pochi decenni fa in tutto il mondo (e non solo in Italia) oltre il 90% delle opere pubbliche veniva realizzato con capitali pubblici. Oggi non è più così. Oggi risultano vincenti Paesi come la Francia o la Germania in cui le esperienze di Partenariato Pubblico Privato sono diventate concrete e, nel rispetto della Direttiva Comunitaria del 2004 hanno già prodotto interessanti risultati sia di tipo realizzativo che gestionale. Una simile azione dovrà trovare una piena e sistematica collaborazione tra il mio Dicastero e quello dell'Economia e delle Finanze. **Il ricorso alla defiscalizzazione diventa in tal modo non un teorico riferimento normativo ma una condizione obbligata**. Infatti per opere come gli assi autostradali o i nodi logistici (porti, aeroporti ed interporti) è fondamentale il ricorso a capitali privati.
3. **Continuità funzionale e superamento delle criticità di alcuni interventi**. Per ciascun comparto abbiamo attivato un **approfondimento capillare** su interventi che rivestono una particolare rilevanza strategica. Il dettaglio di tale ricognizione è stato esposto alla VIII Commissione e rinvio chiunque voglia esserne informato al documento che ho depositato in quella sede. Mi preme comunque aggiungere anche dinanzi alla IX Commissione che intendo, dare corso a una **rivisitazione della Legge Obiettivo**, basata su un rilettura degli scenari Paese e locali. Tale rilettura è resa necessaria, dopo oltre dieci anni, dai cambiamenti sostanziali intervenuti a scala europea, a scala nazionale e a scala regionale. Il Parlamento sarà costantemente informato dei progressi di questo nuovo impegno programmatico.
4. **Infine**, ribadisco qui quanto già detto nell'audizione dello scorso 21 maggio: in termini di interventi infrastrutturali, intendo dare assoluta priorità a tutti i **programmi di manutenzione delle reti**, collegandoli a quelli afferenti ad altri Ministeri riguardanti la manutenzione del territorio in senso ampio. Il Paese ha bisogno, prima di tutto, di questo **lavoro capillare e poco visibile**, ma essenziale alla sicurezza dei cittadini, alla qualità della vita e all'efficienza delle attività economica. Anche in questo

caso, rinvio per i dettagli – comparto per comparto – al documento depositato all’organo parlamentare competente.

Il trasporto pubblico locale

Il TPL è la vera emergenza che il settore fronteggia in questo momento.

Si tratta di un'emergenza prima di tutto sociale, a causa del grave disagio che molti cittadini patiscono.

Ma si tratta anche di un'emergenza in termini di inefficienza, disorganizzazione, cattivo impiego di risorse.

In Italia, il comparto del TPL conta approssimativamente 1.150 aziende pubbliche e private (delle quali circa il 26% svolge servizio urbano, circa il 55% solo servizio extraurbano e circa il 19% entrambi i tipi di servizio) e la media annuale dei passeggeri trasportati è stimata in circa **7 miliardi**.

Ma questi dati ancora non sono sufficienti a rappresentare il tema in tutta la sua importanza.

Voglio solo ricordare alcuni elementi che denunciano chiaramente cosa, oggi, rappresenti il trasporto pubblico locale per il bilancio delle famiglie, per l'intera economia del Paese.

Il costo del trasporto locale svolto con mezzi privati sia in ambito urbano, sia attraverso il “pendolarismo”, si attesta intorno ai **3 – 4.000 € l'anno per ogni singolo cittadino** e raggiunge un costo per nucleo familiare pari a circa 10 – 12.000 € l'anno. (Fonte: ISTAT)

Il costo del trasporto svolto con mezzi pubblici, invece, specialmente dove ci sono offerte particolari come quella di Roma, si attesta su un valore di **250 € l'anno per singolo utente** e 800 – 900 € l'anno per famiglia.

Ebbene, in un periodo di recessione come quello che stiamo vivendo da 5 anni, i cittadini si sono rivolti in modo massiccio al trasporto pubblico locale (**l'aumento è stimato in alcuni casi superiore al 25 – 30%**).

Se analizziamo la fascia di utenti a scala nazionale scopriamo che il numero minimo di diretti fruitori dei servizi di trasporto in ambito urbano o in collegamenti pendolari si attesta su un valore di circa 40 milioni di unità; se solo il 20% di tale valore utilizzasse il trasporto pubblico locale otterremmo **un beneficio di oltre 20 miliardi di € l'anno**.

Questa ovvia constatazione ci porta quindi ad affrontare in modo prioritario una simile emergenza che di “locale” ha ben poco se si considera che, a tutti gli effetti, è una emergenza vissuta nell’intero Paese.

Di fronte a queste occasioni perse — e di fronte alle diffuse situazioni di disagio e di sfiducia dei cittadini — la risposta delle istituzioni è stata debole e confusa. Le **cause principali** di ciò risiedono in:

- **limitatezza delle risorse finanziarie** e criteri di **distribuzione** delle stesse
 - le Regioni hanno 4 mesi per produrre una prima fase dell’efficientamento e per accedere al 10% premiale
 - si stanno effettuando approfondimenti per produrre strumenti di bigliettazione elettronica mirati a ridurre, tra l’altro, il fenomeno dell’abusivismo
- mancata individuazione delle specificità del trasporto pubblico locale da parte del sistema normativo e regolatorio e di un percorso lineare di **liberalizzazione del settore**,
- **i costi standard** (stanno fra i criteri del DPCM per l’efficientamento del comparto in base al quale potrà essere erogato il 10% del Fondo),
- ritardi da parte di alcune **Regioni** nell’avvio dei processi di riorganizzazione dei servizi e sopravvivenza di sacche gravissime di sprechi, inefficienze, bassa qualità delle scelte amministrative;
- mancanza di **risorse** destinate all’acquisto del **materiale rotabile**,
- mancato rinnovo del **CCNL** dal 2007, carenza di risorse e mancata previsione di strumenti per gestire i **problemi di occupazione**.

Prende corpo così la esigenza di identificare le terapie più idonee per attrarre domanda di trasporto sui servizi pubblici.

Alcune delle terapie sono di carattere molto generale e rientrano solo in parte nelle competenze ministeriali: vanno dalla riqualificazione del materiale rotabile, alla garanzia della sistematicità dei collegamenti su ferrovia, su metropolitane e su gomma, dalla fluidità dei percorsi in ambito urbano alla ottimizzazione delle tariffe; ma purtroppo anche nelle realtà territoriali in cui simile terapie sono state adottate i risultati spesso sono stati deludenti. **In realtà occorre reinventare in modo organico l’intera offerta del trasporto pubblico.**

Il tema, ripeto, è regionale ma la dimensione della strategia da adottare deve essere nazionale (e in questo senso vanno le azioni che intendo promuovere).

Dobbiamo essere convinti, quindi, che se una simile emergenza non la affrontiamo da subito con tutte le Regioni, automaticamente avremo aree del Paese in cui il trasporto pubblico è efficiente e produce benefici per gli utenti e per le Aziende che gestiscono il servizio ed aree in cui le diseconomie diventano sempre più elevate ed irreversibili.

La soluzione in questo caso è nel **metodo** con cui decidiamo di affrontare una simile patologia; ritengo che **tutti gli attori** (Parlamento, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Conferenza Stato Regioni e associazioni dei consumatori) debbano identificare in modo coordinato **un quadro organico di proposte di carattere normativo ed amministrativo** capaci di rispondere alle esigenze dei fruitori dei servizi di trasporto resi dalle amministrazioni centrali e locali. In tale approccio sarà necessario:

- distinguere le esigenze e le singolarità presenti nelle **grandi aree metropolitane** da quelle invece relative alle medio – piccole realtà
- **aggregare al massimo i servizi** resi e garantire qualità e trasparenza delle aziende preposte alla gestione
- incrementare – ovunque la domanda lo giustifichi - le reti su guida vincolata (ferrovie e metropolitane) in quanto capaci di aggregare un numero rilevante di viaggiatori con basso costo energetico e con limitato inquinamento atmosferico
- identificare **premialità** per le aziende che annualmente aumentano il numero di viaggiatori e le amministrazioni che riescono a fornire i maggiori livelli di qualità del servizio ;
- istituire un **Fondo Rotativo per l'acquisto di materiale rotabile**. Il Fondo si ricarica nel tempo imponendo alle Aziende di versare un canone fisso (tale Fondo in realtà consente l'attivazione di *soft loan*)
- definire in tutti i **rapporti concessori**, sia tra gli Enti locali e le Aziende, sia tra l'organo centrale e Trenitalia, **penali** adeguate per le inadempienze contrattuali. A tale proposito sarà redatto una "Carta della qualità e della efficienza dei servizi".

So che questa Commissione è molto attenta a questa tematica e intende sviluppare iniziative specifiche. Mi aspetto molto dal lavoro che farete nelle prossime settimane e l'attività del Ministero si raccorderà certamente a quella parlamentare.

Le azioni che - come MIT intendo promuovere - sono le seguenti:

1. Un'opera di **coordinamento interministeriale e interistituzionale**: un tavolo permanente di consultazione e cooperazione fra MIT, MEF, Conferenza Stato-

- Regioni per gestire le criticità, non solo finanziarie (che sono certo le più urgenti), ma anche organizzative;
2. Il potenziamento dell'Osservatorio sul TPL, che è stata una buona intuizione, ma che è sottodotato di mezzi e, soprattutto di **dati trasportistici**, senza i quali non si possono fare progressi reali nell'efficienza dei servizi di trasporto locale. Un Osservatorio che riceve ed è in grado di elaborare questi dati dalle realtà locali sarà anche in grado di individuare **le buone pratiche** (che esistono nel Paese) e di diffonderle proponendo gli adeguati incentivi;
 3. Un intervento di **manutenzione normativa** che ormai è necessario. Sia per elevare il livello di liberalizzazione del settore e di competizione (ancora insufficiente), sia per progredire nella definizione dei costi standard e poter quindi introdurre criteri ben calibrati di premialità nella ripartizione dei fondi e immettere – per questa via - maggiore efficienza nel sistema;
 4. Lo studio di un'ipotesi di misure di **defiscalizzazione** per famiglie sul TPL.
 5. Istituire il **Fondo rotativo per il materiale rotabile**.

Infine voglio ricordare che il TPL e la mobilità urbana non devono essere visti come un tema isolato. Essi infatti rientrano in una delle linee strategiche con cui il Governo vuole caratterizzare la propria azione: **una nuova politica per le città**.

Il MIT è il Ministero che ha le più ampie competenze in materia, e le strutture ministeriali sono in grado di offrire tutto il supporto necessario ad una azione interministeriale e trasversale fra diversi Dicasteri. Al centro di questo indirizzo dovremmo porre la qualità complessiva dei nostri **nodi urbani**. La organizzazione della offerta di trasporto in ambito urbano, soprattutto per le medie e grandi aggregazioni, deve diventare il tessuto connettivo che ottimizza tutte le interazioni tra il mondo del lavoro e il mondo dell'abitare, tra il mondo delle attività culturali e il mondo del sociale, tra il sistema dell'assistenza sanitaria e l'hinterland.

LE SCELTE STRATEGICHE

La sicurezza nei trasporti La sicurezza nel trasporto stradale, marittimo, ferroviario e aereo

L'ulteriore e costante innalzamento della sicurezza, in tutte le modalità di trasporto rappresenta non solo un obiettivo, ma uno (il primo) degli assi strategici dell'azione del Ministero nel prossimo futuro.

E' noto che il tema delle risorse necessarie per finanziare gli interventi di attuazione delle politiche di sicurezza rappresenta una delle principali problematiche con le quali ogni governo che voglia sviluppare una solida strategia di sicurezza deve confrontarsi.

Senza un'adeguata **dotazione finanziaria** la sicurezza è destinata a restare confinata nel limbo dei buoni sentimenti e dei "*valori*" generalmente condivisi ma certamente non riesce a diventare politica concreta.

Vorrei anche contribuire a superare una visione che in alcuni casi si è affermata — con iniziative talvolta affrettate — secondo la quale basta stabilire **nuove regole, nuove sanzioni (soprattutto di carattere penale), nuovi vincoli** per risolvere i problemi di sicurezza.

A parte gli effetti mediatici, purtroppo molti esempi testimoniano l'inefficacia di questo approccio.

Credo invece molto in un approccio più articolato, basato **sulla combinazione di tre fattori: qualità delle infrastrutture** (e quindi manutenzioni), **severità dei controlli, fattore "culturale"**. Queste componenti sono quelle che — nel lungo periodo — hanno l'effetto più profondo e duraturo di riduzione dell'incidentalità.

Su ognuna delle modalità di trasporto ci attende una sfida la cui posta è la sicurezza dei cittadini. Su ognuna delle modalità di trasporto possiamo cercare di migliorare la nostra capacità di rimuovere le condizioni di rischio, possiamo creare

nuove regole, se occorrono e dove occorrono, ma dobbiamo anche lavorare molto di più di quanto non si faccia oggi nel senso della **prevenzione ed educazione**.

Dobbiamo inventare nuovi strumenti e nuove strutture tecnico-amministrative in grado di migliorare giorno dopo giorno il livello di sicurezza, possiamo definire nuovi programmi di azione ma soprattutto, per ognuna di queste sfide possiamo confrontare le soluzioni adottate in altri Paesi e i risultati conseguiti, possiamo valutare le soluzioni più efficaci.

Non possiamo, quindi per nessun motivo, non **investire** in modo adeguato **sulla sicurezza**; non possiamo considerare la vita come un valore marginale. Per sottolineare la rilevanza del tema della sicurezza, ho preferito — anche a costo di sacrificare la sintesi e la brevità — **articolare il tema in base alle differenti modalità** di trasporto.

**La sicurezza stradale
e
la riforma del Codice della Strada**

La sicurezza stradale costituisce un'importante criticità sociale ed economica per il nostro Paese. Quasi quattromila morti, trecentomila feriti e ventimila invalidi permanenti ogni anno sono numeri che incutono paura e rendono superfluo ogni ulteriore commento.

E' bene anche ricordare che l'intenso impegno ad oggi profuso nel settore della sicurezza stradale ci ha consentito di raggiungere notevoli risultati: in dieci anni (2001-2010) la mortalità sulle strade italiane è scesa del 42,4%, consentendoci di allinearci sui valori europei. I dati più recenti (2011 e 2012) registrano un'ulteriore flessione della mortalità: si tratta del frutto di una serie di azioni, note al Parlamento che ha avuto — fra l'altro — il merito di varare norme rigorose nei confronti dei comportamenti a maggior rischio. **Tuttavia, l'incidentalità sulle nostre strade determina ancora troppi decessi, troppi feriti, troppo dolore e sofferenza, oltre al non trascurabile risvolto meramente economico, pari a circa 28,5 miliardi di € all'anno di costi sociali, equivalenti 2 punti percentuali del PIL.** Dobbiamo quindi fare ancora di più: una azione normativa più rigorosa e sistematica, sistemi di prevenzione e controllo più capillari e diffusi, una attività di educazione /informazione sempre più ampia, lo stimolo al progresso tecnico di miglioramento della qualità del veicolo sotto i profili della sicurezza sia attiva che passiva.

Le azioni in tema di sicurezza stradale che intendiamo intraprendere:

1. continuare ad approfondire la tematica **della qualità della infrastruttura**. Questa componente - anche se nella composizione delle cause legate alla incidentalità è individuata quale responsabile in percentuali non

superiori al 10/15% - tuttavia è, senza dubbio importante in quanto spesso si configura quale concausa determinante ponendosi in associazione alla complessa serie di fattori che caratterizzano il comportamento dei singoli utenti della strada. Su questa specifica area tematica, la ricerca gioca un ruolo determinante e la qualità delle infrastrutture ha un ruolo essenziale. Come noto con D.Lgs n.35/2011 è stata recepita nel nostro ordinamento la Direttiva 2008/96/CE che si prefigge l'obiettivo di migliorare il livello di sicurezza delle strade appartenenti alla rete stradale transeuropea (TEN) mediante l'introduzione di una serie di procedure di valutazione di impatto e di controllo volte a migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali nelle diverse fasi di pianificazione, progettazione, realizzazione e gestione. Dette procedure saranno progressivamente estese a tutte le altre strade non appartenenti alla rete TEN secondo le scadenze temporali previste nel citato D.Lgs 35/2011.

2. estendere le iniziative volte a sensibilizzare ed abituare la gente alla **cultura della tutela della propria vita e di quella degli altri**. Una sensibilizzazione che deve essere capillare e, per raggiungere obiettivi concreti, deve coinvolgere concretamente anche il mondo della scuola, quel mondo che può costituire l'elemento portante di un organico processo di prevenzione. Penso che negli ultimi anni sia emerso un nuovo approccio alla sicurezza, un approccio che non si basa più su un Codice della Strada ricco di norme mirate solo al controllo delle infrazioni ma anche, e soprattutto, su un nuovo Codice che contiene un articolato sistema di attività mirate alla prevenzione, mirate alla conoscenza oggettiva ed organica delle cause che portano al sinistro, facendo crescere al tempo stesso una sana **cultura della vita**. Si è capito finalmente che commettere un'infrazione non significa rischiare una multa; significa rischiare la vita, rischiare l'uso dei propri sensi, dei propri arti; significa distruggere in un attimo quello che potenzialmente si può essere; significa cioè azzerare le potenzialità del futuro che ogni vita umana possiede.
3. Una specifica attenzione andrà rivolta in direzione degli **“utenti deboli”** (pedoni, ciclisti e veicoli a 2 ruote a motore) che contribuiscono per una percentuale altissima (il **51%**) alla mortalità totale.
4. Dovremo purtroppo fronteggiare – anche in questo ambito – una **carenza di risorse**. Il Ministero, ad oggi, non dispone delle risorse necessarie all'attuazione del Piano della sicurezza stradale con orizzonte 2020.
5. Infine, appare necessario menzionare in questo ambito la **contraddittorietà delle norme relative al riparto dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie derivanti da violazioni di norme del Codice della Strada** (art. 25 della legge n. 2120/2010).

La riforma del Codice della Strada

Dal 1992 ad oggi, il Codice della Strada è stato oggetto di numerosi interventi legislativi (**più di 70**) che, per lo più motivati da ragioni di necessità ed urgenza, hanno assicurato un pronto rimedio alle varie emergenze sociali dagli stessi sottese, ma hanno certamente compromesso l'organicità della materia.

Ma questo processo è stato anche caotico: oggi il testo del Codice contiene ben 240 articoli. Il Regolamento di esecuzione 408!

Si tratta di un corpus normativo troppo rigido e inadatto a seguire la continua evoluzione tecnologica.

Inoltre, il crescente fenomeno della **normazione armonizzata a livello comunitario** ha fatto sì che una parte sempre più rilevante delle materie regolate dal Codice trovi ormai nello stesso una disciplina non più attuale.

Per la stessa ragione, non del tutto coerente con la normativa comunitaria è ancora molta parte delle disposizioni del Codice in materia di classificazione dei veicoli.

Invero, il meccanismo di recepimento delle direttive, in questo come in tutti quei settori che fortemente risentono di un adeguamento della normativa al progredire della scienza e della tecnica, richiede da sempre **uno strumento di normazione agile, che non può essere costretto alle procedure di modifica delle norme primarie.**

Anche in quest'ottica, dunque, come in quella di provvedere ad un'armonizzazione della disciplina del Codice, da tempo compromessa per le ragioni su esposte, è stata avvertita l'esigenza di richiedere al Parlamento **una delega per la riforma del Codice della Strada.**

Il proposito è quello di una delega di ampio respiro per la revisione generale del Codice, al fine di conseguire un duplice obiettivo:

- **un'ampia delegificazione** di tutte quelle disposizioni che, in quanto suscettibili di frequenti aggiornamenti alle evoluzioni tecnologiche ovvero a disposizioni comunitarie, richiedono strumenti di produzione normativa che consentano tempi più rapidi e procedure più snelle;
- **una migliore tutela della sicurezza stradale** e della effettività degli istituti sanzionatori, con un intervento di armonizzazione della disciplina delle norme

di comportamento e del sistema sanzionatorio nella materia della circolazione stradale.

L'esigenza di conferire al Governo una delega in tal senso, già maturata nel corso della XV Legislatura, si è definita in quella scorsa con la presentazione di due distinti disegni di legge, **AC 4662 Valducci** e **AC 4845 Velo**, il primo dei quali è stato assunto come testo base.

Ritengo che sia necessario **riprendere il percorso, utilizzando il notevole lavoro già svolto**, per affrontare concretamente la riforma del Codice, fornendo agli operatori, agli utenti ed ai cittadini uno strumento più efficace, per la disciplina e la sicurezza della circolazione stradale che coinvolge tutti noi.

La sicurezza in mare e il ruolo del Comando delle Capitanerie di Porto

Quello che è successo pochi giorni fa a Genova e due anni fa nei pressi dell'isola del Giglio deve essere occasione per verificare gli attuali strumenti di controllo e di verifica della movimentazione via mare e al tempo stesso prospettare, se necessario, ulteriori elementi idonei a migliorare gli standard di sicurezza.

Sicuramente l'aggiornamento del **Progetto "Galileo"** ed il completamento del progetto **Vessel Traffic Service (VTS)** imporranno una diversa logica di gestione dei traffici e di assistenza costante per il transito delle navi lungo le coste italiane.

In tema di sicurezza, una menzione specifica, in questo capitolo, meritano le problematiche della **nautica da diporto**. Anche in considerazione della imminente stagione estiva.

In questo ambito, alcune **azioni** sono già in corso, altre andranno avviate a breve termine:

1. con le associazioni di categoria, stiamo lavorando all'attuazione della L. 228/2012, art.1, c.217e segg., con la realizzazione del **Sistema telematico centrale della nautica da diporto**, costituito dall'archivio nazionale e dallo **sportello telematico del diportista**. In analogia a quanto avviene nel settore automobilistico, il sistema, costituito presso il CED del Dipartimento trasporti, consentirà all'Amministrazione di poter visualizzare ed estrarre dati afferenti al naviglio da diporto, consentendo sia di migliorare il livello complessivo di sicurezza in mare, sia altresì agli Organi deputati al controllo di poter eseguire gli opportuni accertamenti, anche di natura patrimoniale, nell'ottica di una migliore efficacia dell'azione amministrativa.

2. L'obiettivo di medio termine sarà quello, una volta avviata la propedeutica fase di sperimentazione, in linea con i principi di dematerializzazione e digitalizzazione dell'azione amministrativa, di poter contare su un **procedimento interamente informatico**, con il quale sarà possibile trattare esclusivamente in forma digitale tutti gli atti relativi alla pubblicità navale sostituendo l'attuale ricorso alla forma cartacea.
3. Si sta completando la nuova metodologia in materia di **esami per le patenti nautiche** con l'attuazione a livello nazionale del sistema di esami informatizzato a quiz di cui, nel corso del 2012, si è avviata la fase propedeutica di sperimentazione.
4. Si è provveduto, attraverso un accordo con Comando Generale delle Capitanerie di Porto, Guardia di Finanza, Carabinieri e Polizia di Stato, a definire **le modalità procedurali dei controlli a mare**; il rilascio di un **“bollino blu”** alle imbarcazioni controllate, valido per l'intera stagione, eviterà duplicazioni o controlli ripetuti e ravvicinati nel tempo, da parte delle diverse forze di polizia operanti in mare.

Consentitemi, in questa occasione, di riconoscere la grande professionalità del **Comando delle Capitanerie di Porto**, gravemente colpito a Genova, lo scorso 7 maggio, con ben sei caduti nell'esercizio del loro dovere.

Il tempo, penso, testimoni da solo la forza e la incisività del Corpo delle Capitanerie di Porto; quasi centocinquanta anni di storia rappresentano non solo una ricchezza di esperienze, una ricchezza di fatti compiuti e di grandi risultati ottenuti, ma anche e soprattutto una grande carica di attaccamento allo Stato, alla sua immagine, una grande capacità di interagire con le esigenze dei cittadini, con le esigenze di chi, utilizzando il mare come tessuto connettivo su cui muoversi, ha trovato e trova ogni giorno, proprio nel Corpo delle Capitanerie, un riferimento chiave, un riferimento determinante.

D'altra parte basterebbe leggere l'attività operativa legata, ad esempio, alla sicurezza svolta dai mezzi aeronavali nell'anno 2012; basterebbero due soli dati:

- **10.894 persone soccorse e assistite;**
- **2.205 unità navali soccorse e assistite.**

Se poi esaminiamo l'attività ispettiva in materia di sicurezza della navigazione scopriamo che, sempre nel 2012, sono stati eseguiti **74.876 controlli ed ispezioni**. Se esaminiamo invece l'attività di supporto alle Forze di polizia per prevenire e scongiurare l'esodo e per dare soccorso ai naufraghi, ci rendiamo conto che il numero di persone soccorse/recuperate in mare è stato pari a 7.773 unità.

Potrei continuare ad elencare tanti altri dati, tanti altri fronti legati sia alla **safety**, sia alla **security**, ma non è il dato, non la rilevanza del numero di attività, quanto il fatto che ogni evento racchiude la storia del salvataggio di una vita, la storia capillare

di un intelligente processo di prevenzione, la sistematica ricerca di tecnologie sempre più avanzate.

E la *safety* e la *security* rappresentano oggi l'accesso ai mercati e alla libera concorrenza, la diffusione dei benefici generati dalle rendite di posizione geografica, la ottimizzazione dei processi logistici.

Ebbene, devo riconoscere al Comando Generale delle Capitanerie di Porto **la capacità progettuale dimostrata nel conciliare l'esigenza di protezione dei punti sensibili con le logiche commerciali, che presuppongono, invece, rapidità delle operazioni e semplificazione delle procedure.**

La sicurezza ferroviaria

La modalità ferroviaria resta fra le modalità più sicure e sostenibili dal punto di vista ecologico, ma la sicurezza è – e deve restare – un punto di forza della ferrovia. Per questo motivo non abbiamo mai accettato sconti sulla sicurezza.

Dal 2007 disponiamo di un organismo indipendente (l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie) creato per regolamentare la sicurezza della circolazione ferroviaria sulla rete nazionale, vigilare sull'applicazione delle norme, rilasciare autorizzazioni, certificazioni ed omologazioni alle imprese e ai gestori delle infrastrutture ferroviarie operanti in Italia.

Non posso poi non ricordare il documento recentemente presentato dall'Agenzia riguardante l'andamento della sicurezza delle ferrovie nel 2012; tale documento ci descrive un panorama relativo alla incidentalità sostanzialmente in linea con gli anni ed in linea con i valori che si registrano nei precedenti (69 morti nel 2012: 2 passeggeri, 1 appartenete al personale delle Ferrovie e 66 esterne al sistema ferroviario) ma evidenzia anche la presenza di alcune criticità che bisogna affrontare da subito. In particolare **il 77%** delle vittime riguarda indebite presenze o attraversamenti della sede ferroviaria da parte di pedoni, includendo in tale conteggio anche quelli avvenuti in corrispondenza dei passaggi a livello.

Particolare attenzione va, tuttavia, posta anche sugli incidenti più strettamente legati agli aspetti tecnici del trasporto ferroviario (ad esempio i deragliamenti) che, pur avendo presentato una percentuale minoritaria di vittime, sono anche gli incidenti da cui possono potenzialmente generarsi conseguenze disastrose e sui quali l'attività di prevenzione deve essere costante.

E' su questo punto che si evidenzia l'elemento più preoccupante: nel 39% degli incidenti tipicamente dell'esercizio ferroviario la causa o la concausa è da ricercare **nell'esecuzione delle manutenzioni o comunque nelle procedure connesse ai contesti manutentivi.**

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie nel 2012 ha registrato non conformità relative all'infrastruttura in quasi l'11% dei casi mentre i controlli sulle Imprese ferroviarie hanno fatto registrare non conformità nel 20% dei casi.

Le azioni che intendo promuovere per incrementare i livelli di sicurezza ferroviaria sono:

1. In primo luogo sarà importante **rafforzare l'Agenzia nazionale** sia sotto il profilo organizzativo, sia dotandola di strumenti che aumentino l'efficacia della propria azione, come ad esempio i poteri sanzionatori.
2. Sarà inoltre necessario **superare alcune incongruenze**, come il fatto che l'Agenzia non ha ancora competenze sugli altri sistemi di trasporto su ferro (metropolitane, tramvie e ferrovie secondarie).
3. Il Ministero farà la sua parte **garantendo i fondi per la manutenzione dell'infrastruttura.**
4. Ma questo non basta. E' necessario, anzi indispensabile, in questo contesto che **gli operatori** consolidino i controlli sui processi di manutenzione ed in particolare che **il Gestore dell'infrastruttura** rafforzi la propria organizzazione per garantire un corretto presidio delle attività manutentive e di controllo su di esse. Il Ministero seguirà da vicino queste attività. Non dobbiamo poi trascurare **le reti regionali**, fondamentali per il trasporto locale, dove è necessario portare a compimento e, purtroppo, in alcuni casi ancora attivare i programmi per la installazione delle tecnologie di sicurezza che consentiranno di conseguire la piena interoperabilità con la rete nazionale.

Da ultimo voglio evidenziare la necessità che la sicurezza sia sempre tenuta nella massima considerazione per le nuove realizzazioni prevedendo, sempre, **la introduzione delle tecnologie più avanzate** secondo gli standard europei, unici a garantire nel contempo la sicurezza e l'interoperabilità ed anche a garantire che gli investimenti abbiano un respiro temporale adeguato senza rincorrere soluzioni nazionali solo apparentemente meno costose, ma che presto presentano il conto in termini di barriere all'accesso e quindi allo sviluppo del sistema ferroviario.

La sicurezza nel trasporto aereo

È utile ricordare che nel caso del trasporto aereo, la cui sicurezza è garantita dall'ENAC, esistono **le norme ICAO** che, in modo oggettivo, tolgono, giustamente, ogni discrezionalità a tutti i soggetti preposti alla verifica degli aeromobili quindi non ci troviamo di fronte ad un settore, ad una modalità di trasporto non regolamentata o parzialmente codificata. Quello che il nostro Paese ha fatto, specialmente in questi ultimi anni è stato proprio l'approccio sistematico ai controlli. A tale proposito penso sarà opportuno approfondire, ad esempio, se il ricorso all'autodiagnostica **possa o debba** essere ulteriormente ampliato.

Senza dubbio dobbiamo, in questa specifica modalità di trasporto, effettuare sempre una attenta verifica sui codici comportamentali che, ormai da alcuni anni, l'intero comparto nazionale ed internazionale si è dato.

In particolare, **ritengo opportuno**:

1. intensificare e rendere sistematici i **controlli sugli aeromobili**;
2. aumentare il collegamento degli organismi preposti all'interno dei singoli Paesi della UE con il management dell'ICAO;
3. definire un **codice comportamentale comune a cui tutti i Paesi dell'UE** sottostanno;
4. definire **procedure più mirate e più incisive** nella verifica degli aeromobili;
5. dare **aggiornamento mensile** delle compagnie aeree autorizzate ad operare. Chiarendo in modo inequivocabile che è impossibile che un aereo utilizzi impianti aeroportuali o sorvoli uno Stato della UE se non adeguatamente autorizzato;
6. definire anche **sanzioni** per quelle compagnie che durante le verifiche non rispondono a determinati standard. Quindi, fermo restando che in presenza di mancato rispetto degli standard legati alla sicurezza le compagnie aeree vanno bloccate, anche in presenza di difformità parziali le compagnie aeree devono essere oggetto di provvedimenti sanzionatori.

La politica dei trasporti come politica sostenibile

Come già precisato nella Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici sono convinto che tutte le politiche per la crescita, oggi, debbano essere – al tempo stesso – politiche sostenibili.

Sotto questo profilo, nel settore dei trasporti, vi sono quattro indicatori che caratterizzano il nostro Paese, il nostro sistema economico:

- **La congestione:** l'incidenza della congestione nel sistema logistico costa **80 miliardi di € l'anno in Europa (1,8%** del valore della produzione industriale cioè di 4.460 miliardi di €), e **19 miliardi di € l'anno in Italia (2,2%** del valore della produzione industriale nazionale pari a 980 miliardi di €)
- **La saturazione** soprattutto su alcuni assi ed in modo particolare sui valichi; saturazione che sui valichi non è esplosa in questi anni perché la recessione ha ridimensionato i flussi di transito. Ma a coloro che ritengono super dimensionati i progetti dei valichi ricordo che nel 1967 nell'intero arco alpino transitarono **19 milioni di tonnellate di merce**, nel 2008 (prima della fase recessiva) tale valore ha superato la soglia dei **150 milioni di tonnellate**. Si è preso come riferimento il 1967 perché da quella data non si è iniziato nessun nuovo valico.
- **La monomodalità** nella offerta di trasporto: la ferrovia si avvia, in Europa da una incidenza del 28% sul globale delle modalità degli anni '70, ad una soglia di poco superiore all'8%. In Italia si è passati dal 14% all'8/10%
- **La vetustà della nostra dotazione infrastrutturale complessiva.** Nella Unione Europea siamo al 14° posto in termini di vetustà delle nostre reti, soprattutto quelle regionali e locali-

Questi quattro indicatori, ormai, sono la causa che produce una differenza di circa **6 punti percentuali**, nel costo del trasporto, tra il nostro Paese e gli altri Paesi. Se volessimo essere più chiari basterebbe ricordare che l'incidenza del costo del trasporto e della logistica sul valore del prodotto è nel nostro Paese pari al 22%, negli altri Paesi, tale valore, si attesta intorno al 16%.

Ma se analizziamo ancora più a fondo il valore assoluto di tale percentuale scopriamo che il 22% del valore del nostro prodotto industriale è pari a circa **206 miliardi di €**; se riuscissimo ad essere simili ai nostri partner comunitari tale valore scenderebbe ad una soglia pari a circa **150 miliardi di €**.

Rendere più efficiente il sistema trasportistico italiano deve significare quindi – al tempo stesso – renderlo economicamente più compatibile ed ambientalmente più sostenibile.

L'indirizzo di fondo dell'azione del Ministero e del Governo sotto questo specifico profilo, è quello di corpo una attenta riqualificazione della nostra offerta infrastrutturale in termini di:

1. **manutenzione** e messa in sicurezza delle nostre reti
2. **rivisitazione della nostra offerta infrastrutturale** complessiva (quello che ho definito: "il passaggio dalle reti ai nodi")
3. **riequilibrio modale**
4. **innovazione ed adeguamento tecnologico**

La portualità e la logistica

Dopo sicurezza e sostenibilità, il terzo asse strategico in campo trasportistico è rappresentato dalla urgenza di sviluppare una politica integrata per lo sviluppo della portualità e della logistica italiane.

Le attività di import – export del Paese per oltre l'85% avvengono attraverso i nostri porti; penso che questo solo dato sia sufficiente per comprendere la rilevanza e la strategicità della nostra portualità e della nostra retroportualità (interporti e piastre logistiche).

Non possiamo per nessun motivo rinviare la definizione di una politica, legata sempre alla logica dello sviluppo sostenibile, che definisca con la massima urgenza, una nuova offerta del nostro sistema portuale e retro portuale. Una offerta che, superando i localismi, sia in grado di rispondere alle esigenze di una domanda di trasporto che, nel breve periodo, in assenza di una organizzazione dei traffici diversa dall'attuale, sceglierà altri siti del Mediterraneo.

Per anni abbiamo assistito alla concorrenza tra le nostre portualità dimenticando che contestualmente veniva progettato in Irak, nella regione di Bassora, il porto di Al Faw. Tale impianto portuale diventerà nei prossimi cinque anni il terminale di un asse ferroviario e stradale che collega il Golfo Persico con Bagdad, con Mossul, con Ankara e, attraverso il Corridoio comunitario Istanbul – Varsavia, raggiungerà il centro della Unione Europea. In tal modo la competitività non avverrà più tra porti all'interno del Mediterraneo ma tra sistema Mediterraneo e Golfo Persico.

Per superare queste anomalie, per evitare che si continui a rimanere legati a gratuiti provincialismi, sarà necessario varare quanto prima la **riforma dell'ordinamento portuale.**

Ho già dato mandato all'Ufficio Legislativo del Dicastero di verificare quanta parte utilizzare dei provvedimenti approvati da un ramo del Parlamento nella passata Legislatura (sia in tema di portualità che di interportualità) e di quanto, sia eventualmente da aggiungere in modo da dare la massima organicità allo strumento.

Intanto, **nell'immediato**, intendo battermi per promuovere una effettiva **autonomia finanziaria delle Autorità Portuali**, legata ad **una più ampia autonomia amministrativa**, quali fattori che – unitamente – possano incrementare la competitività di questi soggetti assolutamente centrali nella strategia che il Paese dovrà darsi al più presto.

Ma il tema della portualità non ha solo un profilo normativo. E' anche un tema cruciale di politica industriale. Intendo promuovere, a questo fine, **un insieme coordinato di azioni strategiche finalizzate**:

1. al rilancio di un settore (il cluster marittimo) che genera un contributo alla formazione del PIL di **40 miliardi di €**;
2. al recupero di **efficienza lungo tutta la catena logistica**;
3. alla **liberalizzazione** ed alla **sburocratizzazione** che, se non affrontata, rischia di annullare il vantaggio competitivo della nostra posizione geografica;
4. a incentivare la nascita di un numero ristretto di soggetti forti (Autorità portuali di rilevanza europea) in grado di competere a livello internazionale e quindi in grado di svolgere un'azione efficace di **promozione dei traffici** e di **coordinamento amministrativo "forte"**;
5. a produrre una **strategia nazionale e non ministeriale**,
6. a rivedere e migliorare, in modo sostanziale, gli **standard di sicurezza**

In tale ottica va sfruttata l'occasione derivante dalla realizzazione della **Piattaforma logistica nazionale** (UIRNet S.p.A.) che permette la interconnessione telematica dei nodi di interscambio modale al fine di migliorare la movimentazione delle merci e la sicurezza del trasporto.

La Piattaforma, basata su soluzioni info-telematiche aperte e modulari, è orientata alla gestione dei processi logistici e del trasporto merci al fine di realizzare un sistema rete, attraverso l'interazione fra gli elementi della filiera produttiva (produzione – trasporto – logistica).

Le diverse piattaforme telematiche in via di sviluppo dovranno pertanto essere interconnesse e consolidate, anche attraverso **l'attuazione dell'articolo 61 bis del DL 27/2012** che prevede l'estensione della Piattaforma logistica nazionale, oltre che agli interporti, anche ai Porti ed ai centri merci.

In questo quadro, intendo porre grande attenzione anche al rilancio organico del progetto relativo alle **"Autostrade del Mare"**. E' la iniziativa più condivisa a scala europea; è l'iniziativa che fa scoprire al nostro Paese una nuova offerta modale; è una operazione che coinvolge molti soggetti: **gli autotrasportatori, gli armatori, le Autorità portuali, l'ANAS, le concessionarie autostradali, le Ferrovie dello Stato, gli enti locali e, come comune denominatore di questa griglia di soggetti, le Capitanerie di Porto.**

Nautica da diporto

Infine non possiamo sottovalutare un altro comparto che costituisce, a mio avviso, un grande motore per la crescita e lo sviluppo: mi riferisco alla “**nautica da diporto**”.

Questo settore è stato colpito gravemente negli ultimi mesi, con iniziative di carattere fiscale assolutamente inutili (se non controproducenti dal punto di vista della finanza pubblica).

Intendo promuovere in tutti i modi un ritorno ad una visione lucida del settore, non ottenebrata da pregiudizi non degni di un paese industriale.

Inoltre, mi farò promotore di **iniziative concrete di agevolazione fiscale, snellimento burocratico e semplificazione amministrativa.**

In primo luogo, ricordo anche qui quanto già illustrato a p. 19 di questo documento in merito all’iniziativa in corso — promossa e attentamente seguita dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti — per la creazione del **Sistema telematico centrale della nautica da diporto**, in attuazione della legge 228 del 2012. Si tratta di una innovazione a cui annetto grande importanza, sia ai fini della sicurezza in mare, sia ai fini della modernizzazione dell’intero settore. Ne seguirò personalmente le fasi attuative.

Per quanto riguarda poi gli **impianti portuali attrezzati** per la nautica da diporto (ed in genere tutte quelle realtà capaci di aggregare una domanda di trasporto nautico finalizzata sia al tempo libero, sia ad attività di natura puramente logistica) anche se la materia è in gran parte di competenza regionale, intendo promuovere un’azione affinché essi siano attrezzati per offrire una vera occasione intermodale.

Un’occasione intermodale capace di garantire accessi sia agli ambiti urbani, sia alle realtà storiche ed ambientali legate all’ambito retroportuale, attraverso una efficiente griglia di reti di trasporto stradale e, ove possibile, ferroviario. In tal modo quindi il punto portuale diventa elemento essenziale di un tessuto connettivo davvero rivoluzionario per l’offerta turistica.

Gli impianti portuali, così concepiti, perdono la loro caratterizzazione stagionale e diventano in tal modo una vera occasione di destagionalizzazione, soprattutto per quelle aree del Mezzogiorno d’Italia dove l’intera offerta turistica non supera una percentuale del 20 - 22%.

Ma ritorno a ribadire che il rilancio della nautica deve essere un obiettivo essenziale per questo Governo. Peccheremmo di incoscienza se sottovalutassimo la forza e la dimensione del polmone industriale che caratterizzava la nautica prima della recessione: **nel 2008 6,2 miliardi di € era il fatturato del comparto con un contributo al Prodotto Interno Lordo di 5,5 miliardi di €.**

Un sistema produttivo che dava lavoro a 150.000 famiglie, un sistema produttivo che in questa fase recessiva ha superato la soglia del 30% per quanto concerne la “Cassa integrazione”.

Ma quali sono le criticità che in questa fase stanno incrinando o ritardando una ripresa organica del comparto (oltre al già segnalato tema fiscale)?

Senza dubbio una perdurante negatività va ricercata nella **cronica mancanza, nel nostro Paese, di posti barca.** Una mancanza di posti barca che, come mi viene segnalato da più parti, ha raggiunto la soglia dell'emergenza, provocando distorsioni del mercato degli ormeggi e soffocando quello della vendita di imbarcazioni, penalizzando in particolare la nautica minore.

Recentemente, nel quadro delle misure dirette a incentivare la nautica da diporto e il turismo nautico, è stata introdotta una disciplina più flessibile ed elastica in tema esercizio del noleggio, quella del **noleggio occasionale**, meglio in grado di contemperare le esigenze di un'adeguata tutela del consumatore con quelle riconducibili all'attività diportistica svolta appunto in forma occasionale.

Il noleggio occasionale introdotto fornisce oggi un quadro di regole certe e semplificate sia per chi esercita tale attività in forma occasionale che per i clienti.

La norma costituisce un incentivo alla regolarizzazione fiscale e contributiva di attività di settore che, per caratteristiche e dimensioni, non rientravano nelle società commerciali esercenti il diporto tradizionale.

E' mio intendimento prevedere ulteriori e più mirate disposizioni, anche, ad esempio modulando **l'attività di noleggio** sulla base di un requisito temporale oltreché di reddito percepito.

Il settore ferroviario

Il tema può essere esposto (sia pure sommariamente) trattando contestualmente le quattro dimensioni che si intrecciano

- Completamento del processo di liberalizzazione

- Interventi di regolazione del mercato
- Ripensamento dei servizi universali con oneri a carico dello Stato
- Assetto del gruppo FS

Quattro dimensioni che vanno affrontate in **tre distinte fasi operative**:

1. la prima legata alla **verifica dei lavori in corso, a scala comunitaria, su tutte e quattro le aree tematiche**. Una verifica da effettuare e completare **entro 90 giorni**;
2. **la seconda mirata a definire**, in tempi brevi ed in stretto coordinamento con le iniziative che il mio Dicastero e la Conferenza Stato Regioni intenderanno intraprendere per il Trasporto Pubblico Locale, **un nuovo quadro dei servizi universali con oneri a carico dello Stato** (vedi capitolo sul TPL);
3. la terza, da attuare attraverso atti amministrativi, sarà finalizzata a ridefinire più che l'Assetto delle Ferrovie dello Stato **i rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Gruppo delle Ferrovie dello Stato**. Lo strumento del **Contratto di Programma** che regola i rapporti tra MIT e FS o tutte le altre forme di controllo devono, necessariamente, subire una rivisitazione (vedi anche il capitolo finale: "Il nuovo rapporto fra concedente e concessionario").

Per quanto riguarda il **trasporto passeggeri**, occorre premettere che il quadro normativo nazionale è già rispettoso dei principi base di liberalizzazione posti dalla normativa UE, anche se perdurano alcuni aspetti distonici, quali i c.d. servizi universali, affidati direttamente e sovvenzionati dallo Stato.

Il recente ingresso di una nuova impresa ferroviaria nel mercato del trasporto su linee Alta Velocità (AV), è una dimostrazione concreta della prosecuzione dei processi di liberalizzazione nel nostro Paese, con gli indubbi vantaggi che una situazione di concorrenza sana e trasparente comportano per il sistema nel suo complesso e per i cittadini.

Senza dubbio, **l'alta velocità ha prodotto cinque elementi di grande rilevanza strategica**:

- ha praticamente trasformato una aspettativa, quella legata alla liberalizzazione, in atto compiuto producendo una immediata convenienza per gli utenti in termini di qualità dell'offerta e di abbattimento dei costi
- ha, per la prima volta nella storia del Paese, trasferito dalla strada al treno in numero rilevante di viaggiatori
- ha ridotto in modo significativo l'incidenza di CO2 sulla nostra rete autostradale

- ha reso possibile una ottimizzazione funzionale delle relazioni casa – lavoro di oltre 10 milioni di cittadini serviti attualmente dall’alta velocità
- ha reso possibile un rilancio industriale del nostro Paese, attraverso il sistema ERTMS (European Rail Traffic Management System), nel comparto ferroviario internazionale.

Per quanto riguarda, invece, il **servizio universale**, com’è noto il trasporto passeggeri a media lunga percorrenza è disciplinato da un **contratto di servizio**, finanziato dal MEF e stipulato dal Ministero trasporti con Trenitalia.

Nel 2011 una legge ha previsto la possibilità di applicare un **sovrapprezzo** al canone dovuto per l’esercizio dei servizi di trasporto passeggeri, espletata su linee costruite o adattate per l’alta velocità (peraltro con una formulazione di difficile attuazione) con la finalità di sostenere i servizi passeggeri non remunerativi e garantire, quindi, ai cittadini servizi ferroviari che, altrimenti, dovrebbero essere coperti interamente da fondi pubblici o non effettuati.

Va evidenziato inoltre che i servizi di media e lunga percorrenza diversi dalla AV sono in parte remunerativi, in parte non remunerativi; essi comprendono inoltre una fascia di servizi prossimi al pareggio costi-ricavi e che si trovano, quindi, in un’area “grigia” di redditività.

E’ di tutta evidenza, peraltro, che alcuni servizi di media e lunga percorrenza, adeguatamente efficientati, **potrebbero anche attrarre traffico dai servizi AV**.

Pertanto, se il gestore dei servizi a media e lunga percorrenza (MLP) diversi dall’ AV è anche il principale competitor sulla stessa AV, questi potrebbe non aver interesse alla ottimizzazione dei servizi MLP non remunerativi.

Da quanto appena esposto discende che anche quello dei servizi MLP costituisce **un settore del trasporto ferroviario che necessita di interventi di regolazione profondi ed efficaci**.

Si rinvia in proposito al capitolo dedicato alla **Autorità di regolazione dei trasporti**.

Vi è infatti la necessità di rivedere complessivamente l’attuale offerta di servizi in regime di oneri di servizio pubblico (servizio universale media lunga percorrenza, servizi regionali per tutte le regioni, sia a statuto ordinario, sia a statuto speciale) riposizionando i servizi nei contesti specifici, eliminando eventuali sovrapposizioni e avviando un percorso di **affidamento con procedure di evidenza pubblica**.

Quanto alla questione della **separazione societaria** tra Gestore della rete ferroviaria ed Impresa ferroviaria incumbent nazionale, ricordo che proprio la legge

istitutiva dell'Autorità di regolazione dei trasporti demanda a questa l'approfondimento della questione.

Peraltro, in sede europea, è iniziato l'iter di valutazione della proposta di 4° pacchetto ferroviario, nell'ambito della quale alcuni Paesi intendono riproporre la questione di una flessibilità delle scelte in tale contesto (separazione societaria), in considerazione del fatto che la completa separazione non mostrerebbe, in assoluto, le caratteristiche della scelta migliore sul piano dell'efficienza economica, laddove gli obiettivi di un accesso all'infrastruttura improntato a principi di equità, trasparenza e non discriminazione, potrebbero essere perseguiti anche con soluzioni diverse.

Tra queste, si discute di un rafforzamento dei poteri degli organismi di regolazione, ovvero dell'attribuzione a soggetti terzi di talune eventuali funzioni sensibili legate all'assegnazione della capacità di rete. Il tema è ancora aperto e dovrà essere attentamente valutato.

Attualmente è iniziato l'esame della prima parte del pacchetto, relativo alla normativa tecnica sull'interoperabilità ferroviaria. La proposta è in sintesi quella di potenziare le funzioni dell'ERA (European Railway Agency) (ai fini della immissione nel mercato del materiale rotabile) demandando a rapporti diretti fra gestori della rete e imprese ferroviarie le verifiche per l'immissione in circolazione. La posizione italiana, come quella di altri Paesi, è invece di mantenere le competenze delle NSA (National Safety Authority) in materia di sicurezza e di verifiche per la circolazione dei rotabili, affidando all'ERA maggiori compiti in termini di coordinamento e di gestione del processo complessivo di omologazione.

Per quanto riguarda, invece, il **trasporto merci**, la scelta a suo tempo adottata di affidare a Trenitalia il trasporto merci, in linea con il Regolamento comunitario allora vigente, si basava sulla logica di garantire il servizio soprattutto nel Mezzogiorno, dove — nonostante l'avvenuta liberalizzazione del settore — l'offerta delle nuove Imprese ferroviarie entranti era, ed è tutt'ora, alquanto scarsa, avendo queste privilegiato i traffici nell'area settentrionale, per la maggiore domanda e conseguente potenziale redditività.

Anche permanendo tale contesto, appare ineludibile procedere a scelte diverse, che, affidando al mercato l'offerta di trasporto, puntino a garantire il servizio anche nelle aree meno appetibili del Paese, attraverso misure di incentivazione a favore degli utilizzatori finali del trasporto (i.e. ferrobonus) che, già in passato, hanno dimostrato una concreta efficacia.

L'affidamento diretto a Trenitalia, coerente con le norme UE all'epoca in cui fu operato, non è più con queste compatibile; le modifiche introdotte nella norma comunitaria, infatti, hanno imposto nuove modalità di affidamento ed un termine ultimo per la vigenza del contratto di servizio al 3 dicembre 2012. A seguito

del mancato nuovo affidamento del servizio, la Commissione ha quindi aperto una indagine conoscitiva (su possibili profili di aiuti di Stato) e diverse associazioni di categoria delle imprese di trasporto merci hanno avanzato atti di diffida e denunce.

Allo stato, su iniziativa del MEF e Dip. Politiche comunitarie, si è comunque operata la sottoscrizione di un Contratto di Servizio per il trasporto merci con Trenitalia per il periodo 2009-2014, contenente una clausola di salvaguardia in relazione alle decisioni che adotterà la Commissione UE a valle degli esiti della suddetta indagine conoscitiva (EU Pilot).

Un ulteriore aspetto di criticità è legato alla “direttiva Impianti” (DPCM del luglio 2009), che ha trasferito molti asset funzionali al trasporto merci a Trenitalia e che, in assenza di clausole di salvaguardia per l’utilizzo da parte di tutte le imprese ferroviarie, ha provocato due contenziosi nazionali da parte delle associazioni di categoria ed una procedura di infrazione da parte della Commissione UE.

Anche in questo caso sarebbe necessario intervenire, almeno con un addendum alla direttiva, per ripristinare **un corretto sistema di salvaguardia per le Imprese ferroviarie.**

Il trasporto stradale e l’intermodalità

E’ noto che raddoppiare il trasporto merci su ferrovia (obiettivo comunque sano e da perseguire con determinazione, tenuto anche conto del trend negativo che ha caratterizzato il settore da diversi anni) significa togliere dalla strada pochi punti percentuali di “TIR”.

Partendo quindi dall’assunto che **l’autotrasporto è e rimarrà un asse portante fondamentale per l’economia del Paese**, è altrettanto evidente la necessità di intervenire con un processo di **riforma e di aggregazione industriale**; obiettivo questo indispensabile, anche se particolarmente ambizioso, in un comparto caratterizzato da grande polverizzazione delle imprese.

In quest’ottica si inquadrano **le azioni** che intendo intraprendere:

1. **la revisione dei programmi di spesa per l'autotrasporto orientata ad evitare contributi indifferenziati** e a promuovere, invece, interventi più mirati:
 - riduzione del costo del lavoro;
 - interventi finalizzati alla sicurezza della circolazione;
 - semplificazione dei meccanismi di riduzione dei pedaggi autostradali;
 - strumenti di intervento di natura strutturale, tali da non ridurre l'erogazione di risorse pubbliche a mero sussidio, ma tesi ad eliminare possibili sprechi e ad incidere sull'innovazione nell'organizzazione della produzione (investimenti in veicoli ecologici, per l'intermodalità e per l'occupazione, formazione professionale, ecc.).
2. Accanto agli interventi finanziari si dovrà procedere nel rendere pienamente operative **le procedure per l'accesso alla professione** ed al mercato e le relative sanzioni. In tal modo **le imprese che lavorano al di fuori delle regole saranno cancellate dal Registro nazionale**.
3. Nello stesso tempo dovrà essere affrontata la tematica del **trasporto in conto proprio**, fonte di inefficienze e di irregolarità, nonché di inquinamento.

Sarebbe necessario attivare per tempo una nuova iniziativa di riforma, nel senso sopra detto, ad evitare — anche per il 2014 — l'erogazione di ulteriori risorse con le precedenti metodologie.

Sulla questione dei cd “costi minimi”, preciso che tale questione si deve riferire ai soli **costi incompressibili di sicurezza dell'impresa di autotrasporto (introdotti nel 2010)**, ho convocato nei giorni scorsi tutte le rappresentanze della parti in causa per ascoltarne le ragioni. Su questa delicata questione preferisco non esprimere una posizione rigida del Ministro, essendo tutto il fascicolo — com'è noto — all'esame della Corte di Giustizia Europea, alla quale è stato rimesso dal TAR.

In ogni caso ritengo che in queste questioni sia sempre preferibile una soluzione politica e negoziata — espressa se necessario in norme regolamentari o legislative — piuttosto che una soluzione giudiziaria. E quindi il Ministero farà ogni intervento possibile in questa direzione.

A prescindere dalla pronuncia della Corte, dobbiamo riconoscere che la norma ha causato notevoli contrasti tra committenza e vettori ed è fonte di vastissimo contenzioso in sede giurisdizionale. Occorre pertanto ipotizzare soluzioni che — attraverso un percorso concordato fra le parti — provvedano a:

- definire nuove procedure di individuazione dei costi;
- eliminare dall' articolo 83 bis le parti inapplicate e inapplicabili;
- prevedere il rispetto dei soli costi incompressibili di sicurezza per i soli contratti verbali (con connesse garanzie);

- inserire nuovi stringenti elementi essenziali nel contratto scritto (adeguamento gasolio e costi esterni al vettore, tempi di pagamento), da rispettare per mantenere la qualificazione del contratto.

Altro aspetto da implementare è quello dell'**intermodalità**, anche in relazione all'interruzione del programma "**ecobonus**" da parte della UE. Si tratta, come è noto, di una misura adottata dall'Italia, per spostare il trasporto delle merci dalla strada al mare, incentivando le imprese di autotrasporto nazionali e non, che optavano per percorrere una parte significativa del percorso su nave, sulle rotte delle "**autostrade del mare**" e che ha dato **ottimi risultati**.

La misura è stata considerata aiuto di Stato ed è impossibile riproporla a livello nazionale, ma si sta operando in sede UE per attivare una analoga misura a livello europeo (Programma "Magellano" da affiancare e/o sostituire all'attuale Programma Marco Polo).

(N.B. — il problema principale è quello di superare l'opposizione dei Paesi che hanno porti sul Mare del nord, per evidenti motivi di interessi confliggenti).

Resta da valutare l'ipotesi di riproposizione di incentivi all'utente finale della catena di trasporto (cfr. "ferrobonus" e interventi ex lege 166/02, art.38) che, a suo tempo, hanno ottenuto discreti risultati.

Il sistema logistico può essere migliorato, anche attraverso interventi non infrastrutturali, utilizzando in maniera più razionale l'esistente e quindi definendo una rete integrata e interconnessa delle singole reti ed infrastrutture.

Il trasporto interregionale ed internazionale di passeggeri su strada è in fase di definitiva **liberalizzazione**.

Va completato il processo anche attraverso una revisione della normativa (D.LGS 285/2005) anche per quanto riguarda il noleggio di autobus con conducente (autobus turistici — legge 218/2003).

E' inoltre in fase di implementazione il sistema di tutela dei diritti per i passeggeri previsto dal Regolamento comunitario 181/2011.

Particolare attenzione va prestata al settore del **noleggio di auto** con conducente e **Taxi**. Appare infatti indispensabile **una riforma organica della legge quadro 15 gennaio 1992, n. 21** (cfr. anche il capitolo dedicato all'Autorità di regolazione dei trasporti).

Il trasporto aereo

Il trasporto aereo è un comparto che, a differenza di altri comparti, ha vissuto in modo diverso i fenomeni recessivi dell'ultimo quinquennio; un comparto che rappresenta uno dei sensori chiave per misurare le tendenze evolutive o involutive dei mercati e quindi dell'intero sistema socio economico. **Durante questi cinque anni di recessione abbiamo potuto appurare alcune interessanti caratteristiche del comparto:**

- il trasporto aereo mantiene uno **zoccolo della domanda** anche in presenza di recessione e questo è un segnale importante. È vero che c'è stata una crisi, è vero che c'è stata una perdita secca della domanda, ma è vero anche che questa perdita ha dimostrato un'obbligata esigenza della modalità di trasporto aereo;
- nella recessione abbiamo tutti potuto constatare che il fruitore dei servizi di trasporto aereo si lamenta innanzi tutto della **qualità** prima che del **costo**; questo è un dato importantissimo. In realtà questa recessione ha fatto emergere un segnale importante: il fruitore dei servizi legati al trasporto aereo, in modo particolare il fruitore degli impianti aeroportuali, rivendica la qualità dei servizi, non potendone fare evidentemente a meno, e solo in un secondo momento per la crescita dei costi.

Dopo 27 anni disponiamo di un Piano degli Aeroporti, che però, com'è noto, non ha ancora ricevuto il consenso della Conferenza Stato-Regioni; entro un termine brevissimo conto di concludere la procedura e — in un clima che mi auguro collaborativo e orientato all'interesse generale di una razionale ed efficiente organizzazione dei servizi - dare avvio alla **proposta attuativa** di simile Piano in modo da rilanciare un comparto chiave della economia del Paese.

È utilissimo che, dopo questi anni di recessione, si disponga oggi di un quadro conoscitivo, **come il Piano degli Aeroporti**, che consente al Ministero delle Infrastrutture ed all'ENAC di svolgere un ruolo chiave per la crescita e lo sviluppo dell'intera offerta di trasporto aereo e per l'immediato avvio di interventi infrastrutturali nei grandi impianti aeroportuali come **quelli di Malpensa, Linate, Venezia, Fiumicino e Catania**. **Questi interventi sono supportati da risorse private e quindi non gravano sul bilancio dello Stato.**

Quanto prima, di intesa con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, sottoporro al vostro esame un simile strumento pianificatorio che aiuterà il sistema nel suo insieme e le singole strutture a svilupparsi secondo la specifica vocazione di ciascun polo.

La nostra posizione geografica ci consente di guardare con ottimismo all'intensificazione di collegamenti internazionali che vedono sempre di più il nostro

territorio come una sorta di centro ideale nella facilitazione dei rapporti turistici e commerciali tra Medio ed Estremo Oriente, Africa e Paesi del Nord e Sud America.

La conferma l'abbiamo avuta proprio in questi primi giorni di mandato in cui, come avete potuto apprendere anche da notizie di stampa, è stato manifestato l'interesse di uno Stato come il Qatar ad investire in importanti progetti di trasporto aereo merci nel nostro Paese e verso gli Stati Uniti.

Siamo consapevoli delle difficoltà che ci aspettano e della grossa mole di lavoro da svolgere ma anche delle opportunità da non perdere. **L'EXPO** è vicina e sarà un banco di prova ma anche una grande occasione di sviluppo nell'immediato e a lungo termine se sapremo implementare i percorsi di collaborazione avviati con tutti i Paesi interessati.

Ebbene il processo di Piano che intendo portare avanti necessariamente vedrà questa Commissione parlamentare come punto di riferimento basilare.

Sono consapevole delle preoccupazioni delle piccole realtà territoriali per le quali l'aeroporto potrebbe rappresentare un volano per l'economia locale, ma potrebbe anche diventare, in caso di sperpero di fondi pubblici, uno strumento di dissesto per le stesse economie. Saranno vagliate attentamente tutte le situazioni e gli amministratori saranno responsabilizzati nelle decisioni da prendere nell'interesse generale delle collettività coinvolte.

Riguardo a tutte le problematiche del settore seguiremo, innanzitutto, le indicazioni che ci vengono dalle istituzioni europee per agire in conformità con le politiche comuni del trasporto aereo.

Pertanto, in linea con tali indicazioni, porremo in essere azioni rivolte a ottimizzare lo sfruttamento della capacità aeroportuale esistente e ad aumentare la stessa, nonché ad accrescere la qualità degli aeroporti mediante, soprattutto, il potenziamento dell'accessibilità degli scali, dell'intermodalità, il miglioramento dei servizi di assistenza a terra, il rafforzamento della trasparenza e della correlazione con i costi dei diritti aeroportuali e per la sicurezza.

Vogliamo lavorare perché anche l'Italia si avvii a realizzare una delle principali priorità della politica dei trasporti europei: collegare entro il 2050 i principali aeroporti dell'UE alla rete transeuropea ferroviaria e stradale; perché anche l'Italia migliori i servizi di assistenza a terra.

All'interno del comparto aereo si colloca anche il ruolo (presente e futuro) della Società "Alitalia".

La società, che rappresenta ancora, almeno nello spirito, la nostra "compagnia di bandiera", è un *asset* strategico, che deve superare le difficoltà conseguenti al calo della domanda dovuto, a sua volta, all'attuale fase di crisi economica, all'aumento dei costi operativi (carburante, tassazioni per diritti aeroportuali e imposte regionali)

alla concorrenza delle compagnie tradizionali e *low cost* e dell'AV ferroviaria, attraverso scelte strategiche che portino ad un aumento di efficienza e di efficacia delle politiche commerciali.

E' questo il pieno convincimento del Governo e dello stesso vertice della Società con il quale ho già avuto un primo confronto.

Le azioni di competenza della società che il management dovrà mettere in campo, possono essere affiancate da alcuni **interventi di regolazione generale del comparto**, di natura normativa, amministrativa ed organizzativa, che stiamo mettendo a punto.

In particolare:

1. proporremo un emendamento finalizzato a **prorogare oltre il 2015 la sussistenza del Fondo di solidarietà**, istituito dal DL 7/2005 e dalla L 92/2012, finanziato dalle attività del settore aeronautico e dai contributi di aziende e lavoratori, al fine di consentire la gestione dei processi di riorganizzazione e ristrutturazione necessari. Attiveremo inoltre un confronto con il Ministero del lavoro, per valutare eventuali interventi sull'attuale assetto normativo e poter assicurare la continuità sostenibile delle tutele dei lavoratori;
2. valuteremo, nell'iter già previsto, le **eventuali integrazioni al Piano nazionale degli aeroporti**, per efficientare il sistema, nell'ottica di garantire gli interessi strategici del Paese in termini di collegamenti aerei;
3. attiveremo una verifica con l'ENAC e le Regioni per verificare la situazione dell'**asimmetria competitiva**, derivante dallo sviluppo delle **compagnie low cost**; in particolare si porrà attenzione all'attività di vigilanza sul rispetto del quadro normativo e sull'effettività delle azioni di controllo e sanzione da parte dei soggetti competenti;
4. procederemo con i competenti ministeri dell'Interno e degli Affari Esteri, per la modifica delle **procedure di immigrazione negli USA**, spostando in Italia la maggior parte delle verifiche di sicurezza, in analogia a quanto già fatto da altri paesi, come l'Irlanda;
5. attiveremo un confronto con le Regioni, in particolare Lazio e Lombardia, per un approfondimento delle **sovrattasse sul rumore** recentemente applicate;
6. monitoreremo il fenomeno dei **diritti di quinta libertà**, in un'ottica di equilibrio fra le esigenze di liberalizzazione, l'interesse economico dei nostri aeroporti da un lato e delle compagnie dall'altro;
7. attiveremo una verifica con il gruppo FSI per i **collegamenti ferroviari con gli aeroporti hub**, in particolare sulla possibilità di collegare a standard AV l'aeroporto di **Roma Fiumicino**.

La continuità territoriale

Il “**diritto alla mobilità**”, previsto all’articolo 16 della Costituzione, rappresenta un obiettivo chiave del Governo; la mobilità deve essere garantita attraverso un servizio di trasporto che non penalizzi cittadini residenti in territori meno favoriti.

Trasporto marittimo

Com’è noto, a partire dal 2009 si è passati gradualmente da un sistema di trasporto gestito direttamente da aziende di Stato, ad un **sistema gestito da imprese private**, con un meccanismo di regolamentazione degli oneri di servizio pubblico, basato sulla **predeterminazione del corrispettivo statale che resta fisso**, per l’intera durata dei servizi resi, in contrapposizione con il sistema regolatorio precedente, ove il corrispettivo a carico dello Stato consisteva, sostanzialmente in una sorta di ripianamento delle perdite a fine esercizio.

Il processo di privatizzazione trae origine dalla necessità di adeguare il cabotaggio nazionale alle **regole comunitarie**. Per la prima volta nel settore del cabotaggio marittimo si è avviato un percorso il cui obiettivo non era solo quello di assicurare la **continuità territoriale** con le isole ma di **migliorare la qualità e l’efficienza del servizio reso all’utenza**.

Mentre per le società Tirrenia e Siremar il processo di privatizzazione è più avanzato (e si è potuto procedere alla stipula di convenzioni) per quanto concerne, invece, le società Caremar, Saremar e Toremar lo stato della procedura di privatizzazione è ancora in corso, a causa di alcuni ritardi nelle procedure, nonché per effetto di interventi di contenzioso presso la Commissione U.E.

In relazione a ciò, si ritiene che l’attività di vigilanza e controllo sul corretto svolgimento dei servizi resi (attualmente svolta dal MIT e dal MISE) sarebbe più proficua se svolta direttamente, a livello locale, dalla competente Regione che già possiede la competenza esclusiva sui compiti di programmazione ed amministrazione dei servizi in parola.

In ogni caso, in base alle verifiche sinora effettuate sui servizi gestiti dalla società CIN con la Sardegna e la Sicilia, complessivamente si è potuto constatare **un miglioramento del servizio reso rispetto alla precedente gestione**.

Per quanto riguarda invece i collegamenti con le **isole minori della Sicilia** (ex Siremar) assicurati dalla Compagnia delle Isole, si continua a riscontrare una particolare difficoltà nella gestione da parte dell’operatore soprattutto per la mancanza di un’azione complessiva tesa a stabilizzare i collegamenti da assicurare,

anche per la particolare complessità e ed ampiezza del reticolato dei servizi offerti contraddistinti numerosi e ripetuti scali su diversi arcipelaghi.

Per quanto concerne i servizi di trasporto marittimo veloce nell'Area dello Stretto di Messina. allo scopo di potenziare il trasporto marittimo passeggeri nello Stretto di Messina, nel 2008 fu indetta una procedura di gara, per un servizio triennale di trasporto marittimo veloce di passeggeri tra le città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni che si è conclusa con l'affidamento dei servizi in questione al Consorzio Metromare dello Stretto di Messina.

Il servizio, iniziato il 28 giugno 2010, si concluderà il **28 giugno 2013**. I positivi risultati dei primi due anni di esercizio (circa 1.800.000 – 2.000.000 di passeggeri/anno, con un trend crescente della domanda), hanno evidenziato quanto questo servizio regolare di trasporto passeggeri ad elevata frequenza, con mezzi veloci, sia fondamentale e rilevante incidendo positivamente sulle esigenze di mobilità nell'ambito dell'Area metropolitana dello Stretto, soprattutto per i pendolari che quotidianamente si spostano tra le due sponde dello Stretto per motivi di lavoro e/o di studio. Il rifinanziamento del servizio per il triennio 2013 – 2016 richiesto dalle Autorità locali (Regioni, Province e Comuni) è stimato in circa 25 milioni di euro. Ad oggi, tali richieste non hanno potuto trovare accoglimento per le note misure di razionalizzazione della spesa.

Per far fronte alla criticità nell'immediato, il Governo, nelle more del reperimento delle risorse necessarie per un ulteriore triennio, ha recentemente approvato una norma ad hoc per lo stanziamento di circa **3 milioni di euro** atto a garantire, almeno per l'anno corrente (luglio-dicembre), la prosecuzione del servizio, attraverso una proroga del contratto in essere.

Trasporto aereo

Lo Stato italiano, sempre nel rispetto delle Direttive comunitarie, ha introdotto specifici **obblighi di servizio pubblico** per le aziende esercenti il trasporto aereo da e per le aree interessate, sia ricorrendo (come in Sicilia) alla “**compensazione**” del disavanzo economico che l'impresa sostiene al fine di assicurare il servizio su tratte non remunerative, sia semplicemente imponendo **standard minimi di servizio** su determinate rotte ai vettori, senza oneri per lo Stato (come in Sardegna) .

La funzione marcatamente sociale e di sviluppo che assume tale intervento di regolazione, in un mercato che, naturalmente, tende alla concorrenza e quindi alla progressiva riduzione dei vincoli, impone di offrire parità di condizioni a tutti i vettori disponibili a svolgere il servizio stesso.

Le misure volte a ridurre gli effetti negativi derivanti dallo svantaggio territoriale debbono, quindi, fornire il sostegno minimo necessario ad assicurare il servizio secondo gli *standard* qualitativi e quantitativi richiesti mentre, sotto un profilo strettamente economico, l'onere finanziario individuato a compensazione non

deve, comunque, eccedere il disavanzo imputabile al servizio e non deve rappresentare un generico finanziamento all'impresa beneficiaria, pena la qualificazione degli interventi come "aiuto di Stato" non compatibile con il trattato europeo.

I servizi onerati nel trasporto aereo di per sé non precludono, dunque, l'erogazione di fondi da parte dello Stato ma li condizionano ad **un'istruttoria rigorosa da parte della Commissione** che dichiarerà l'aiuto **compatibile** solo se esso realizza realmente obiettivi di comune interesse chiaramente definiti (servizi di interesse economico generale, coesione sociale e regionale, occupazione, ricerca e sviluppo, sviluppo sostenibile, promozione della diversità culturale, ecc.).

L'esperienza maturata in materia di continuità territoriale, anche alla luce della spinta al decentramento, amplia l'esigenza di un sempre maggiore coinvolgimento degli enti locali nella definizione di tali percorsi.

E' nella sede della **Conferenza di servizi** che dovranno indicarsi i contenuti dell'onere di servizio pubblico e la loro reale sostenibilità attraverso la definizione dei parametri necessari, quali: tipologie e i livelli tariffari, soggetti che usufruiscono di sconti particolari, numero ed orari dei voli, tipi di aeromobili e capacità di offerta.

Le azioni in tema di continuità territoriale, in parte in corso e in parte da intraprendere a breve, sono:

1. reperire le risorse per il rifinanziamento del servizio di trasporto marittimo veloce **nell'area dello Stretto** per il triennio 2013-2016 (25 mln);
2. Per quanto concerne **i collegamenti aerei con la Sardegna** è in corso la procedura per determinare nuovi oneri di servizio pubblico sui collegamenti tra gli scali di Alghero, Cagliari e Olbia e quelli di Roma e Milano cd. "rotte storiche".
3. Per quanto concerne **i collegamenti aerei con la Sicilia** il 27 ottobre 2012 è scaduta la proroga in atto per garantire i servizi di continuità territoriale, tramite l'imposizione di oneri di servizio pubblico, delle 2 isole minori della Sicilia, Pantelleria e Lampedusa. Per il reperimento delle risorse necessarie a finanziare i predetti servizi per il triennio 2013 - 2016 (per 1/3 a carico della Regione Sicilia e 2/3 a carico dello Stato), si è provveduto con inserimento di **apposita previsione normativa nella legge di stabilità 2013** utilizzando per la quota statale le risorse disponibili presso l'ENAC, da porre a base di gara per l'affidamento di detti servizi. La gara attivata secondo le procedure previste dalla normativa comunitaria di settore, è in corso e la presentazione delle offerte è prevista per fine giugno.
4. Tuttavia, la carenza di risorse e le difficoltà riscontrate nella definizione dei parametri dei servizi, spesso a causa di posizioni molto discordanti fra i

diversi attori della conferenza dei servizi, suggeriscono l'opportunità di **ripensare l'impostazione del comparto.**

In tal senso gli uffici del Ministero stanno studiando ipotesi di modifica dell'attuale regime, per individuare soluzioni che, nel rispetto delle norme UE, possano fornire maggiori garanzie di efficacia e di ottimizzazione delle risorse, nell'espletamento di un servizio che è particolarmente importante per il collegamento delle aree del nostro paese più difficilmente raggiungibili.

L'autorità dei trasporti

Un comune denominatore di tutti questi ambiti legati alla offerta dei servizi di trasporto, sia a scala nazionale che locale, è rappresentato dalla capacità dello Stato di garantire **forme di concorrenza corrette e trasparenti.**

Diventa, pertanto, un obiettivo portante di questo Governo **dare seguito all'indirizzo normativo di istituire un organo indipendente di regolazione dei trasporti.**

Ci sono numerosi motivi per procedere in questa direzione e chiudere un capitolo ormai aperto da troppo tempo:

- La legge istitutiva dell'Autorità indipendente ha infatti fissato una data, il **31 maggio 2012.** E' passato un anno senza che si sia fatto alcun passo in avanti: non è un bel segnale nei confronti delle imprese e degli utenti dei servizi di trasporto.
- La situazione italiana presto **non sarà compatibile con il diritto comunitario:** secondo l'art. 55 della direttiva 2012/34/UE (spazio ferroviario europeo unico), che dovrà essere recepita entro il 16 giugno 2015, ciascuno Stato membro deve istituire - per il settore ferroviario - un'autorità indipendente di regolazione che sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale sia *“giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altro ente pubblico o privato”*.
- Una regolazione indipendente produrrà un grado più elevato di liberalizzazione e trasparenza del mercato e quindi un **miglioramento della qualità del servizio reso ai cittadini.**
- Essa servirà a dare **stabilità alla regolazione** e quindi a superare quello che — secondo la visione di tutti i soggetti privati (finanziatori e gestori) rappresenta il maggior deterrente all'investimento di capitali privati.

- Servirà a dare **una base più solida alla programmazione infrastrutturale strategica** (regolazione pro-infrastrutturale).
- Consentirà di **riunificare la regolazione su base intermodale** e costituirà quindi uno strumento potente per politiche trasportistiche integrate.

L'impegno del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è quindi quello di trovare – nel brevissimo termine - un modo efficiente e meno oneroso possibile per raggiungere questo obiettivo. Ma è indubbio che il Governo in carica ha il dovere di dotare il mercato dei trasporti di un **organo regolatorio indipendente e autorevole** quale *asset* indispensabile per una politica dei trasporti proiettata nel futuro.

IL RAPPORTO CON L'UNIONE EUROPEA E GLI ALTRI TEMI ISTITUZIONALI

Questo Governo avverte la esigenza di un confronto nuovo con la Unione Europea, un confronto basato sul misurabile impegno del nostro Paese nella realizzazione di strategie e di scelte che riguardano essenzialmente interventi che non hanno una mera valenza e funzione nazionale ma sovra nazionale.

Il ricorso allo strumento della “golden rule”

Fino ad un anno fa la Unione Europea non aveva definito una “**rete di interesse europeo prioritario**”, una rete, cioè, definita “**core network**” e, quindi, non esisteva, a scala comunitaria un chiaro riconoscimento della essenzialità sovranazionale di determinati interventi infrastrutturali.

Fino ad un anno fa la Unione Europea, ed in particolare per l'ECOFIN, non avevano mai condiviso la ipotesi di “**non far gravare sugli investimenti infrastrutturali di rilievo comunitario i vincoli di Maastricht**” in particolare evitare l'incidenza di tali opere sul debito pubblico compromettendo in tal modo la clausola che impone il debito pubblico al di sotto del 3% del PIL.

Oggi oltre ad un atteggiamento diverso di molti Paesi della Unione Europea, la stessa ECOFIN sta rivedendo l'approccio vissuto in passato. Ebbene, per raggiungere una simile finalità, ho ritenuto urgente produrre un documento da cui si evinca in modo chiaro quale sia stato e quale sia attualmente l'impegno finanziario del nostro Paese su interventi che rivestono, a tutti gli effetti, rilevanza comunitaria.

Tale lavoro, in parte già presente nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2014 – 2016 approvato il giorno 8 maggio dal Parlamento, mette chiaramente in evidenza che dei 70 interventi del Programma delle Infrastrutture Strategiche, interventi avviati sin dal 2002 con le risorse della Legge Obiettivo, oltre l'85% (**66 interventi su 72 interventi chiave del Programma delle Infrastrutture Strategiche della legge Obiettivo**) è relativo ad interventi ubicati sui 4 Corridoi o sui nodi logistici

comunitari ultimante definiti “**core network**”, cioè, ribadisco, come interventi prioritari per la Unione Europea.

In particolare ad oggi il nostro Paese ha realizzato interventi per **35,8 miliardi di €**, ha in corso lavori per **33,7 miliardi di €** e possono essere avviati in futuro **interventi per circa 73 miliardi di €**. Potremmo, quindi, da un lato invocare una deroga alla soglia del 3% prima richiamata e, al tempo stesso, chiedere che gli investimenti ubicati sui Corridoi Comunitari (core network) realizzati, in corso e da avviare, non siano considerati come debito pubblico e quindi non gravino sui vincoli di Maastricht.

**Il semestre di presidenza italiana del Consiglio trasporti UE
(giugno-dicembre 2014)**

La forte connessione fra politica nazionale dei trasporti e politiche dell’Unione Europea dovrà essere il principio ispiratore che accompagnerà l’attività del Ministero nei prossimi mesi.

L’attività in seno al Consiglio dei Ministri dei trasporti della UE rappresenta, per il settore, un momento importante e impegnativo.

L’estensione delle norme armonizzate impatta su quasi tutti i settori del trasporto e sono molteplici i dossier aperti, sui quali è essenziale la partecipazione attiva, sia a livello tecnico nei gruppi di lavoro che, a livello politico, nelle fasi istruttorie e decisionali in Consiglio.

Il semestre di presidenza italiana, come accaduto nel 2003, è un’occasione assai significativa che presuppone, però, una preparazione adeguata, le cui basi dovranno essere gettate già nel corrente anno.

Gli impegni – in questo senso – sono:

- a. un accurato lavoro di **predisposizione dei dossier** che dovranno essere chiusi o avviati nel semestre: ho dato disposizione agli Uffici affinché un serio lavoro di preparazione sia avviato immediatamente;
- b. attivazione di **un’organizzazione logistica ed operativa**, sia per gli eventi da organizzare in Italia (eventuale Consiglio informale, riunione degli addetti ITALRAP, possibili visite ad infrastrutture di trasporto, etc) sia per un potenziamento delle strutture della Rappresentanza italiana a Bruxelles.

La riforma delle istituzioni e la semplificazione normativa

Questa azione organica che il Governo intende intraprendere non può essere slegata da un contestuale processo riformatore della Costituzione.

Le scelte operate a suo tempo necessitano di una profonda analisi, anche alla luce delle ripetute pronunce della Corte Costituzionale riguardanti la portata dell'articolo 117, essendosi registrati taluni profili di criticità.

Ho già articolato questo tema in modo dettagliato nella mia esposizione in VIII Commissione, date le forti tensioni fra competenze statali e competenze regionali in materia di grandi reti e nodi infrastrutturali. Rinvio quindi a quelle mie osservazioni.

Tuttavia, anche in materia di scelte di politica dei trasporti, osservo come si siano fatti sentire **i limiti di un assetto costituzionale ormai datato**, che non responsabilizza a sufficienza coloro che hanno il dovere di assumere decisioni. Ho già fatto riferimento in questa relazione al caso del **TPL**. Ma non è il solo.

Rafforzare il sistema delle decisioni dei responsabili politici non è facile, perché, com'è noto, le decisioni vere scontentano sempre alcuni.

Ma creano anche **nuove opportunità** per altri.

Vi è l'impellente necessità di varare provvedimenti atti a tutelare il "risultato" dell'azione amministrativa, responsabilizzando compiutamente sia l'amministrazione pubblica che la politica.

Non meno determinante, al riguardo, dovrà essere l'azione incentrata sulla riforma della Pubblica Amministrazione e dei procedimenti amministrativi, e ciò al precipuo scopo di dare impulso e vitalità ad una società che, in alcuni settori, appare di fatto bloccata.

Vi è l'impellente necessità di varare provvedimenti atti a tutelare il "risultato" dell'azione amministrativa, responsabilizzando compiutamente sia l'amministrazione pubblica che la politica.

Ho fatto cenno nelle parti dedicate ai vari settori della politica dei trasporti ai necessari interventi di semplificazione e razionalizzazione che ritengo necessari.

UN NUOVO RAPPORTO FRA CONCEDENTE E CONCESSIONARIO

L'intero sistema che caratterizza i rapporti tra concedente e concessionario; il rapporto, cioè, con concessionari come le Ferrovie dello Stato, le società preposte alla realizzazione ed alla gestione della rete autostradale, le società preposte alla gestione degli aeroporti, ecc., deve, a mio avviso, subire **una attenta rivisitazione**.

Una rivisitazione che sicuramente deve avere come punto fermo la **certezza del diritto e la certezza del sistema regolatorio** ma, contestualmente, deve essere caratterizzata da una verifica capillare e sistematica del rispetto degli impegni contrattuali assunti.

Per quanto riguarda le **concessioni autostradali**, voglio partire da alcuni principi che orienteranno la mia azione:

- certezza del diritto e impegno ad evitare in ogni modo provvedimenti retroattivi (che hanno effetti di lunga durata sulla credibilità del paese);
- severità e serietà dei controlli sugli impegni assunti dai concessionari;
- gestione delle scadenze nella più stretta osservanza del diritto comunitario.

Ritengo inoltre opportuno soffermarmi sul difficile tema che caratterizza, nel comparto ferroviario, la distinzione tra “**obbligo di servizio**” e “**servizio a mercato**”.

I servizi ferroviari con cui viene assicurato il pendolarismo devono possedere degli standard adeguati ad un Paese come il nostro.

Mentre il mio Dicastero deve garantire la massima trasparenza ed il rispetto della concorrenza nel trasporto ferroviario “a mercato”, negli altri casi la nostra attenzione deve diventare esigenza obbligata nel rispettare condizioni di servizio adeguato:

- in termini di qualità del materiale rotabile
- in termini di efficienza ed efficacia nelle frequenze
- in termini di qualità nei servizi dei nodi stazione

questi chiari vincoli funzionali sono, e se non lo sono lo saranno, elementi chiave del Contratto di Servizio tra Trenitalia ed il mio Dicastero.

Ripeto, di fronte a richieste di riqualificazione della offerta ferroviaria, più volte ripetute dai reali fruitori dei servizi ferroviari, non possiamo non affrontare e risolvere una simile esigenza.

D'altra parte la rete gestita dalle Ferrovie dello Stato è di circa 16.000 Km; l'alta velocità rappresenta, all'interno di tale rete, solo 1.000 Km. Quindi non possiamo in alcun modo sottovalutare le esigenze reali di chi utilizza sistematicamente la intera offerta ferroviaria per accedere al lavoro.

Vogliamo e dobbiamo identificare, con la massima urgenza un approccio nuovo nei confronti del concessionario Ferrovie dello Stato. Se quest'ultimo ritiene inadeguati i contributi dello Stato per i servizi resi, proponga, tenuto conto della limitatezza delle risorse, articolazioni diverse della attuale offerta.

Lo stesso approccio va seguito nei rapporti tra Regioni e Aziende ferroviarie cui compete il servizio di trasporto ferroviario locale.

L'obiettivo che intendo perseguire è quello di evitare che nel Paese ci siano servizi di serie A e di serie B, ci siano, ancora peggio, aree territoriali di serie A e di serie B.

Non possiamo assistere, come dicevo prima, ad un aumento della domanda di trasporto su reti ferroviarie, in particolare su reti locali e su reti metropolitane, e non produrre, contestualmente, le condizioni per trasformare questa tendenza in opportunità. Una opportunità che deve rimanere stabile nel tempo, una opportunità che deve caratterizzare i rapporti tra mobilità su gomma e mobilità su ferro nei servizi pubblici anche dopo questa lunga fase recessiva.

Un altro tema è quello relativo alle concessioni autostradali, in modo particolare quelle relative alle Società concedenti a partecipazione ANAS S.p.A. al 50%; mi riferisco in particolare alle seguenti Società:

1. **Autostrade del Lazio** che gestisce l'asse autostradale Roma – latina, Cisterna – Valmontone
2. **Autostrade del Molise** che gestisce l'asse autostradale Termoli – San Vittore
3. **Concessioni Autostrade Lombarde (CAL)** che gestisce
 - La Pedemontana Lombarda
 - BreBeMi (Brescia – Bergamo – Milano)
 - Tangenziale Est Esterna di Milano (TEM)
4. **Concessioni Autostradali Piemontesi (CAP)** che gestisce:
 - Pedemontana Piemontese
 - Tangenziale Est di Torino
 - Collegamento Multimodale di Corso marche
 - Collegamento Autostrade Strevi Pedrosa

Occorre rivedere per ognuna di tali Società i vantaggi derivanti per l'ANAS e, soprattutto, le evoluzioni gestionali e le responsabilità manutentive ordinarie e straordinarie che si verranno a produrre nel tempo.

INDICE

PREMESSA

**LA LUNGA RECESSIONE NON DEVE INCRINARE
IL RESPIRO E LA STRATEGIA DEL GOVERNO**

**IL METODO:
ASCOLTO, DIALOGO, COLLEGIALITA', REALISMO, ASSUNZIONE DI
RESPONSABILITA' E DECISIONE**

**I PILASTRI STRATEGICI DEL GOVERNO
E
DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

UN NUOVO ORIENTAMENTO DELLE STRATEGIE TRASPORTISTICHE

AFFRONTARE LE EMERGENZE

**Cantierizzazione delle opere,
contributo dei privati e strategia di manutenzione delle reti**

Il trasporto pubblico locale

LE SCELTE STRATEGICHE

**La sicurezza nei trasporti
La sicurezza nel trasporto stradale, marittimo, ferroviario ed aereo**

La sicurezza stradale e la riforma del Codice della Strada

**La sicurezza in mare
Il ruolo del Comando delle Capitanerie di Porto**

La sicurezza ferroviaria

La sicurezza del trasporto aereo

La politica dei trasporti come politica sostenibile

La portualità e la logistica

La nautica da diporto

Il settore ferroviario

Il trasporto stradale e l'intermodalità

Il trasporto aereo

La continuità territoriale

L'autorità dei trasporti

**IL RAPPORTO CON L'UNIONE EUROPEA E GLI ALTRI TEMI
ISTITUZIONALI**

Il ricorso allo strumento della "golden rule"

**Il semestre di presidenza italiano del Consiglio dei trasporti UE
(giugno-dicembre 2014)**

**La riforma delle istituzioni
e
la semplificazione normativa**

UN NUOVO RAPPORTO FRA CONCEDENTE E CONCESSIONARIO

ALLEGATO 0

SINTESI DELLE AZIONI PRIORITARIE

DEL

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

NEI PRIMI 100 GIORNI DI ATTIVITÀ

INIZIATIVE PROGRAMMATICHE

- **Quadro definitivo delle proposte approvate dall'Unione Europea in merito alle Reti TEN – T e prospettazione delle linee strategiche che si intende perseguire per ottimizzare al massimo il trasferimento delle risorse del Fondo delle Reti TEN – T su opere ubicate sui corridoi e sui nodi comunitari presenti nel nostro Paese**
- **Linee generali di assetto della organizzazione logistica (approvazione da parte del CIPE di un apposito Master Plan della Logistica)**
- **Linee generali che caratterizzeranno l'aggiornamento dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza che il Governo dovrà varare entro il 15 settembre.**
- **Piano Aeroporti**

INIZIATIVE NORMATIVE

- **Varo da parte del Consiglio dei Ministri del Disegno di Legge di ratifica del trattato italo francese per la realizzazione del nuovo tunnel ferroviario lungo l'asse Torino – Lione. Provvedimento pronto e supportato finanziariamente**
- **Agevolazioni per le ristrutturazioni edilizie finalizzate all'adeguamento antisismico e al miglioramento energetico degli edifici**
- **Riformulazione della Legge di riforma della portualità e della interportualità**
- **Definizione di un organismo unitario preposto alla sicurezza nelle varie modalità di trasporto (mare, ferrovia, strada e aereo)**
- **Azioni mirate alla riqualificazione dei sistemi urbani attraverso una rilettura integrale delle iniziative legate al Piano Casa, al Piano Città, ai Piani di Mobilità urbana e identificazione di strumenti organici di riassetto funzionale delle città attraverso la predisposizione di una Legge quadro sul governo del territorio**

- **Proposta mirata ad una rivisitazione della Legge Obiettivo**

Non possiamo sottovalutare il rilevante lavoro svolto negli ultimi dieci anni nella infrastrutturazione organica del nostro Paese. Una infrastrutturazione che per oltre il 90% ha riguardato infrastrutture ubicate sui Corridoi Comunitari. Nel nostro Paese nell'ultimo decennio si sono realizzati interventi, attraverso la Legge Obiettivo, per oltre 36 miliardi di € e sono in corso opere per oltre 33 miliardi di €. Quindi un bilancio positivo della legge Obiettivo, tuttavia questo Governo è in grado di affrontare, in modo critico, alcune scelte compiute dalla Legge Obiettivo, questo Governo per la sua eccezionale configurazione politica può avviare una seconda fase della infrastrutturazione organica del Paese.

Una fase distinta dalla prima in quanto la prima ha essenzialmente riguardato la definizione e la realizzazione delle reti fondamentali del Paese (strade e ferrovie) e meno quelle relative ai nodi logistici ed ai nodi urbani.

La seconda fase, invece dovrà essenzialmente riguardare la funzionalità e la efficienza dei nodi.

INIZIATIVE AMMINISTRATIVE E PROCEDURALI

- **Coordinamento e accelerazione dell'insieme di interventi di manutenzione delle reti e integrazione con le altre iniziative – anche rientranti nella competenza di altri Ministeri - finalizzate alla manutenzione del territorio**
- **Proposta organica per l'applicazione della “golden rule” alle opere ubicate sui corridoi e sui nodi definiti “core network” dalla stessa Unione Europea**
- **Avvio dell'Autorità dei Trasporti**
- **Definizione dell'accordo con l'Austria per la realizzazione del nuovo tunnel del Brennero**
- **Attuazione delle norme sulla defiscalizzazione di opere realizzate in partenariato pubblico – privato.**
- **Sblocco delle Delibere del CIPE relative a progetti approvati nelle ultime sedute del 2012 e nelle sedute del 2013 e ancora ferme o al Ministero dell'Economia e delle Finanze o alla Corte dei Conti. Trattasi di 30 Delibere che allego alla mia relazione (Allegato 1)**
- **Interventi da sottoporre al CIPE nella prima seduta (prima decade di giugno), trattasi di interventi già istruiti dalla Struttura Tecnica di Missione e già inoltrati al Dipartimento per la Programmazione Economica della Presidenza del Consiglio (DIPE) preposta alla formalizzazione degli atti da sottoporre al CIPE. (Allegato 2)**
- **Interventi da sottoporre al CIPE nella seconda seduta (terza decade di giugno) (Allegato 3)**

INIZIATIVE OPERATIVE

- **Accelerazione nella realizzazione delle opere del Programma delle Infrastrutture Strategiche approvate dal CIPE.**
 - **Se già cantierate, intensificare l'avanzamento dei lavori in modo da produrre più Stati di Avanzamento Lavori**
 - **Se in fase di aggiudicazione, accelerare le procedure di affidamento**
 - **Se in fase di progettazione esecutiva, approfondire i motivi dei ritardi e qualora non dovessero esserci adeguate garanzie per la reale cantierizzazione delle opere trasferire le risorse in un Fondo Revoche, utilizzando quanto previsto dall'articolo 32 della Legge 111/2011. Le risorse previste in tale Fondo potranno essere assegnate ad altri interventi**

- **Aggiornamento sullo stato di avanzamento del Piano del Sud (Delibera CIPE n. 62 del 3 agosto 2011) e approfondimento sui Contratti Istituzionali di sviluppo già sottoscritti relativi alle opere:**
 - **Asse viario Olbia – Sassari**
 - **Asse ferroviario AV/AC Napoli – Bari**
 - **Velocizzazione asse ferroviario Salerno – Reggio Calabria**
 - **Asse ferroviario Messina – Catania – Palermo**

- **Stato di avanzamento del Piano dell'Edilizia Scolastica con prospettazione di atti normativi ed amministrativi mirati a rendere più incisiva la intera operazione rendendo immediatamente disponibili le risorse già stanziare dal CIPE con delibera 20.1.2012 n.6 di 259 milioni di € e le cui convenzioni con gli Enti locali sono già stipulate (trattasi di 1.809 intereventi che si aggiungono ai 1.706 intereventi già avviati per un valore di circa 358 milioni di €).**

- **Stato di avanzamento del Piano Carceri, di intesa con il Ministro della Giustizia, con una rivisitazione sostanziale delle modalità attuative del Piano stesso**

ALLEGATO 1**STATO DELLE DELIBERE APPROVATE DAL CIPE
NELLE SEDUTE DELL'ULTIMO SEMESTRE 2012 E
DEL PRIMO TRIMESTRE 2013**

DATA	NR.	ARGOMENTO	UFFICIO	SITUAZIONE
11/07/2012	69	<u>ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA TRA ANAS S.P.A. E A.T.I.V.A. S.P.A. REQUISITI DI SOLIDITA' PATRIMONIALE)</u>	NARS Ufficio II - Serv. 1	firmata dal Presidente del Consiglio in data 16/11/2012
11/07/2012	70	<u>ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA TRA ANAS S.P.A. E SOCIETA' DI PROGETTO "AUTOSTRADA ASTI-CUNEO S.P.A.". REQUISITI DI SOLIDITA' PATRIMONIALE</u>	NARS Ufficio II - Serv. 1	firmata dal Presidente in data 16/11/2012
11/07/2012	71	<u>ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA TRA ANAS S.P.A. E SOCIETA' "MILANO SERRAVALLE-MILANO TANGENZIALI, P.A.". REQUISITI DI SOLIDITA' PATRIMONIALE</u>	NARS Ufficio II - Serv. 1	firmata dal Presidente in data 16/11/2012
11/07/2012	72	<u>ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA TRA ANAS S.P.A. E SOCIETA' "SATAP S.P.A. - TRONCO A4". REQUISITI DI SOLIDITA' PATRIMONIALE</u>	NARS Ufficio II - Serv. 1	firmata dal Presidente in data 16/11/2012
11/07/2012	73	<u>ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA TRA ANAS S.P.A. E SOCIETA' SATAP. - TRONCO A21.P.A. REQUISITI DI SOLIDITA' PATRIMONIALE</u>	NARS Ufficio II - Serv. 1	firmata dal Presidente in data 16/11/2012
03/08/2012		P.I.S. (LEGGE 443/2001) COMPLETAMENTO CORRIDOIO TIRRENICO MERIDIONALE A12 -	Ufficio II - Serv. 1	inviata alla registrazione della C.d.C. in data

XVII LEGISLATURA - IX COMMISSIONE - SEDUTA DEL 29 MAGGIO 2013

	86	APPIA E BRETELLA AUTOSTRADALE CISTERNA VALMONTONE TRATTO A12 CIVITAVECCHIA - TOR DE' CENCI		22/02/2013 arrivato rilievo in data 18/03/2013
26/10/2012	97	<u>RIPROGRAMMAZIONE DEL FONDO INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE E DI INTERESSE STRATEGICO DI CUI ALL'ART. 32, COMMA 1, DEL DECRETO-LEGGE N. 98/2011 E ASSEGNAZIONE RISORSE ALL'AUDITORIUM DI FIRENZE</u>	Ufficio II - Serv. 1	REGISTRATA
26/10/2012	98	<u>P.I.S. (L. 443/2001). HUB PORTUALE RAVENNA. APPROF. CANALI CANDIANO/BAIONA, ADEG. BANCHINE, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI, UTILIZZO MATERIALE ESTR. IN ATTUAZ. AL P.R.P. 2007: APPROVAZ. PROG. PREL. 1 FASE E ASSEGN. FINANZ. 60 M.ni EURO</u>	Ufficio II - Serv. 1	IN CORSO DI REGISTRAZIONE
26/10/2012	99	<u>S.S 106 "JONICA". MEGALOTTO 2 DA SIMERI CRICHI E SQUILLACE E DALLO SVINCOLO DI GERMANETO ALL'INNESTO CON LA S.S. 280 DEI DUE MARI: ASSEGNAZIONE FINANZIAMENTO DI 33,2 MILIONI DI EURO</u>	Ufficio II - Serv. 1	REGISTRATA
26/10/2012	100	<u>METROPOLITANA LEGGERA AUTOMATICA METROBUS DI BRESCIA. PRIMO LOTTO FUNZIONALE "PREALPINO- S.EUFEMIA": ASSEGNAZIONE FINANZIAMENTO DI 22,7 MILIONI DI EURO</u>	Ufficio II - Serv. 1	IN CORSO DI REGISTRAZIONE
26/10/2012	101	<u>INTERECONNESSIONE TRA LA FERROVIA TORINO - CERES E IL PASSANTE DI TORINO IN CORRISPONDENZA DELLA STAZIONE DI REBAUDENGO</u>	Ufficio II - Serv. 1	IN CORSO DI REGISTRAZIONE

XVII LEGISLATURA - IX COMMISSIONE - SEDUTA DEL 29 MAGGIO 2013

		<u>APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO</u>		
26/10/2012	102	<u>PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001): COMPLETAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO E DELLA FILOVIARIZZAZIONE DELLE LINEE PORTANTI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI BOLOGNA. APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE</u>	Ufficio II - Serv. 1	IN CORSO DI REGISTRAZIONE
26/10/2012	103	<u>Quadruplicamento della linea Fortezza - Verona, Lotto 1 "Fortezza - Ponte Gardena", Sub-Lotto funzionale "Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente": approvazione del progetto definitivo RITIRATA DALLA CORTE SU PROPOSTA MIT PROT. 2935 DEL 28/1/2013</u>	Ufficio II - Serv. 1	RITIRATA POI REGISTRATA CON NUMERO 4/2013
26/10/2012	106	<u>SCHEMA DI CONVENZIONE PER LA GESTIONE DELL'AUTOSTRADA PIACENZA-CREMONA-BRESCIA (A21) E PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVI INVESTIMENTI</u>	NARS Ufficio II - Serv. 1	IN CORSO DI REGISTRAZIONE
26/10/2012	109	<u>Relazione di monitoraggio al 30 settembre 2011 del Programma di accelerazione del "Programma infrastrutture strategiche" (delibere CIPE nn. 21/2004 e 98/2005)</u>	Ufficio II - Serv. 1	firmata del Presidente in data 10/12/2012 PER CONOSCENZA NO G.U.
26/10/2012	123	<u>Relazione sull'attività svolta nell'anno 2011 dal NARS (Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei servizi di pubblica utilità)</u>	NARS Ufficio II - Serv. 1	firmata del Presidente in data 20/12/2012 NO CORTE DEI CONTI NO G.U.

XVII LEGISLATURA - IX COMMISSIONE - SEDUTA DEL 29 MAGGIO 2013

11/12/2012	126	<u>Riprogrammazione del Fondo infrastrutture stradali e ferroviarie e di interesse strategico di cui all'art. 32, comma 1, del decreto legge n. 98/2011. Imputazione riduzione di spesa</u>	Ufficio II - Serv. 1	REGISTRATA
11/12/2012	127	<u>Metropolitana di Roma - Linea C: definizione della controversia tra Roma Metropolitane S.r.l. e Metro C S.p.A.</u>	Ufficio II - Serv. 1	inviata alla registrazione della C.d.C. in data 20/03/2013
11/12/2012	129	<u>PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001) SCHEMI IDRICI REGIONE SICILIA - ACQUEDOTTO MONTESCURO OVEST (CUP J15F04000050004) MODIFICA SOGGETTO AGGIUDICATORE</u>	Ufficio II - Serv. 1	REGISTRATA
11/12/2012	130	<u>PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001) METROPOLITANA LEGGERA AUTOMATICA METROBUS DI BRESCIA 1° LOTTO FUNZIONALE PREALPINO - S.EUFEMIA. MODIFICA SOGGETTO AGGIUDICATORE</u>	Ufficio II - Serv. 1	REGISTRATA
11/12/2012	131	<u>AEROPORTO DI CAGLIARI CONTRATTO DI PROGRAMMA ENAC - SOGAER 2012-2015</u>	Ufficio II - Serv. 1 NARS	REGISTRATA
21/12/2012	136	<u>Parere sul X° Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica per gli anni 2013 - 2016</u>	Ufficio II - Serv. 1	REGISTRATA
21/12/2012	137	<u>Riprogr.ne Fondo infrastrutture stradali e ferroviarie di interesse strategico art.32, c.1, D.L. 98/2011. Assegnazione programmatica risorse Fondo revoche art.32, c.6, D.L. 98/2011. Assegnazione residui lett. F) cap. 7060 Min.</u>	Ufficio II - Serv. 1	REGISTRATA

XVII LEGISLATURA - IX COMMISSIONE - SEDUTA DEL 29 MAGGIO 2013

		infrastrutture e trasporti		
21/12/2012	138	<u>CONTRATTO SERVIZI DI TRASPORTO MERCI DI INTERESSE NAZIONALE A REGIME DI OBBLIGO DI SERVIZIO PUBBLICO PER IL PERIODO 2009-2014 TRA MINISTERO INFRASTRUTTURE TRASPORTI, DI CONCERTO CON MINISTERO ECONOMIA E FINANZE, E LA SOCIETA' TRENITALIA S.P.A.</u>	NARS Ufficio II - Serv. 1	REGISTRATA
21/12/2012	139	<u>Ripartizione del fondo per le infrastrutture portuali (art. 4, commi 6, 7 e 8, del D.L. n. 40/2010, convertito dalla legge n. 73/2010 e successive modificazioni)</u>	Ufficio II - Serv. 1	REGISTRATA
21/12/2012	140	<u>PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). NUOVO COLLEGAMENTO SOTTOMARINO A 500 KV IN CORRENTE CONTINUA "SAPEI" DALLA SARDEGNA ALLA PENISOLA ITALIAN</u>	Ufficio II - Serv. 1	REGISTRATA
18/02/2013	1	<u>DIRETTIVA IN MATERIA DI ATTUAZIONE DELLE MISURE DI COMPENSAZIONE FISCALE PREVISTE DALL'ARTICOLO 18 DELLA LEGGE N. 183/2011</u>		Inviata al Ministero dell'Economia e delle Finanze il 28.3.2013
18/02/2013	2	<u>PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001) ITINERARIO NAPOLI - BARI 1^ TRATTA: VARIANTE ALLA LINEA NAPOLI - CANCELLO APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE</u>		Tornata dal MEF in data 18/4/2013 (con osservazioni)
18/02/2013	3	<u>PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001) ITINERARIO NAPOLI - BARI 1^ TRATTA: CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA - NAPOLI VIA</u>		Tornata dal MEF in data 23/4/2013 (con osservazioni)

XVII LEGISLATURA - IX COMMISSIONE - SEDUTA DEL 29 MAGGIO 2013

		<u>CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI</u> <u>APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE</u>		
18/02/2013	4	<u>PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001)</u> <u>PASSANTE FERROVIARIO DI MILANO: FERMATA FORLANINI</u> <u>APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO</u>		Inviata alla firma del Presidente in data 24/4/2013
18/02/2013	5	<u>PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001)</u> <u>POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA: GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO NUOVA</u> <u>ARTICOLAZIONE IN LOTTI COSTRUTTIVI</u> <u>AUTORIZZAZIONE DEL II LOTTO COSTRUTTIVO E FINANZIAMENTO</u> <u>MODIFICA DEL SOGGETTO AGGIUDICATORE</u>		Inviata alla firma del Presidente in data 24/4/2013
18/02/2013	6	<u>PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE 443/2001)</u> <u>POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA: ACCESSO SUD A GALLERIA BRENNERO</u> <u>QUADRUPPLICAMENTO LINEA FORTEZZA VERONA</u> <u>LOTTO 1 FORTEZZA - PONTE GARDENA</u> <u>SUBLOTTO FUNZIONALE FLUIDIFICAZIONE TRAFFICO ED INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE</u> <u>APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO</u>		REGISTRATA
18/02/2013	7	<u>RIPROGRAMMAZIONE "FONDO INFRASTRUTTURE FERROVIARIE (OPERE INTERESSE STRATEGICO NONCHÉ</u> <u>INTERVENTI DI CUI ALL'ART.6 LEGGE 29.11.1984 N. 798 DI CUI ALL'ART. 32</u> <u>COMMA 1 DEL D.L. 98/2011 E S.M.I.</u> <u>INTEGRAZIONE E RIMODULAZIONE ANNUALITÀ ASSEGNAZIONE MIBAC</u>		Inviata alla firma del Presidente in data 22/4/2013

XVII LEGISLATURA - IX COMMISSIONE - SEDUTA DEL 29 MAGGIO 2013

		(DELIBERA 137/2012)		
18/02/2013	8	<u>RIPROGRAMMAZIONE "FONDO INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE OPERE DI INTERESSE STRATEGICO nonché PER INTERVENTI DI CUI ALL'ART.6 LEGGE 279/1984 DI CUI ALL'ART. 32 COMMA 1 DEL DECRETO LEGGE 98/2011 E S.M.I. ASSEGNAZIONE RISORSE PER INTERVENTI SALVAGUARDIA VENEZIA DI CUI ALL'ART.6 LEGGE 798/1984</u>		Inviata alla firma del Presidente in data 19/4/2013
18/02/2013	9	<u>ADEGUAMENTO TECNOLOGICO E INFRASTRUTTURALE PER L'INCREMENTO DELLE PRESTAZIONI E DELL'AFFIDABILITÀ DELLA LINEA FERROVIARIA BATTIPAGLIA - REGGIO CALABRIA: APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO</u>		Inviata alla firma del Segretario in data 29/4/2013
08/03/2013	11	<u>ADEGUAMENTO TECNOLOGICO E INFRASTRUTTURALE PER L'INCREMENTO DELLE PRESTAZIONI E DELL'AFFIDABILITÀ DELLA LINEA FERROVIARIA BATTIPAGLIA - REGGIO CALABRIA APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO</u>		Inviata al MEF in data 17/4/2013
08/03/2013	12	<u>AZIENDA TRASPORTI MILANO (ATM): ACQUISTO MATERIALE ROTABILE PER LA METROPOLITANA DI MILANO</u>		Inviata al MEF in data 10/4/2013
18/03/2013	13	<u>ASSEGNAZIONE AD ANAS SPA RISORSE ANTICIPATE PER GLI INTERVENTI NELLA LAGUNA VENEZIA (LEGGE 228/2012 COMMA 188).</u>		Tornata dal MEF in data 23/4/2013 (con osservazioni)
18/03/2013	20	<u>OPERE FINALIZZATE AD ASSICURARE L'EFFICIENZA DEI COMPLESSI IMMOBILIARI SEDI ISTITUZIONALI DEI PRESID CENTRALI PER SICUREZZA STRATEGICA DELLO STATO E</u>		Inviata alla firma del Presidente in data 24/4/2013

XVII LEGISLATURA - IX COMMISSIONE - SEDUTA DEL 29 MAGGIO 2013

		<u>DELLE OPERE CULTURALI LA CUI RILEVANZA TRASCENDE I CONFINI NAZIONALI;</u>		
18/03/2013	21	<u>ASSE AUTOSTRADALE VALDASTICO NORD - LOTTO 1: APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE</u>		Inviata al MEF in data 24/4/2013
18/03/2013	22	<u>SCHEMA DI CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012 - 2014 PARTE SERVIZI TRA IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) S.p.A.</u>		Tornata dal MEF in data 23/4/2013 (con osservazioni)
18/03/2013	23	<u>CONTRATTO DI PROGRAMMA ANAS 2013</u>		Inviata al MEF in data 3/4/2013
18/03/2013	24	<u>RIMODULAZIONE PROGRAMMA "OPERE PICCOLE E MEDIE MEZZOGIORNO" E ASSEGNAZIONE RISORSE PER "CITTÀ DELLA SCIENZA" DI NAPOLI;</u>		Inviata al MEF in data 12/4/2013
18/03/2013	25	<u>LEGGE N. 211/1992: INTERVENTI NEL SETTORE DEI TRASPORTI RAPIDI DI MASSA: RIMODULAZIONE INTERVENTI E UTILIZZO RIBASSI DI GARA COMUNI BOLOGNA E PALERMO LEGGE 133/2008</u>		Inviata al MEF in data 16/4/2013
18/03/2013	26	<u>NUCLEI DI VALUTAZIONE E VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI RIPARIZIONE RISORSE QUOTE ANNI 2011 - 2012 (ART. 1 COMMA 7 LEGGE 144/1994 E ART. 145, COMMA 10 LEGGE 388/2000</u>		Inviata alla firma del Presidente in data 26/4/2013
21/03/2013	27	<u>CRITERI PER L'AGGIORNAMENTO DEL PIANO ECONOMICO - FINANZIARIO DI CUI ALLA</u>		REGISTRATA

		DELIBERA 15 GIUGNO 2007 N.39 IN TEMA DI REGOLAZIONE ECONOMICA DEL SETTORE AUTOSTRADALE;;		
--	--	---	--	--

ALLEGATO 2

INTERVENTI DA SOTTOPORRE AL CIPE NELLA PRIMA SEDUTA DELLA LEGISLATURA

1. **Contratto di Programma Investimenti RFI 2012 - 2016;**
2. **Corridoio autostradale Orte Mestre**
3. **Direttrice Terni Rieti: progetto definitivo svincolo di Piediluco (TR).perizia di variante tecnica;**
4. **Collegamento Autostradale Pedemontana Piemontese tra l'autostrada A4 Santhià Biella – Gattinara e A26 Romagnano – Gemme**
5. **Direttrice Terni Rieti: progetto definitivo svincolo di Piediluco (TR).perizia di variante tecnica;**
6. **Atto ricognitivo Mo.SE. e assegnazione risorse previste dalla Legge 228/2012 (Legge di Stabilità 2013)**
7. **Velocizzazione Linea ferroviaria Catania Siracusa I^ tratta Bicocca Augusta**

8. **Metropolitana Leggera Automatica Metrobus di Brescia – Primo Lotto Funzionale Prealpino – S. Eufemia - progetto definitivo opere di completamento 3° parte**
9. **Elenco interventi Laguna Veneta supportati finanziariamente dalla Legge 228/2012 (Legge di Stabilità 2013)**
10. **Espropri Rete Ferroviaria Catania Siracusa**

ALLEGATO 3

INTERVENTI DA SOTTOPORRE AL CIPE NELLA SECONDA SEDUTA DELLA LEGISLATURA

1. **Nuovo asse autostradale Termoli San Vittore.**
2. **Nuovo asse autostradale Caianello – Benevento (Telesina).**
3. **Utilizzo dell'articolo 33 della Legge 214/2013 (norma sulla defiscalizzazione delle opere non bancabili) per una serie di interventi già in corso di realizzazione**
4. **Linea Metropolitana n.1 di Napoli: tratta Centro Direzionale – Aeroporto di Capodichino.**

ALLEGATO 4

INTERVENTI DI COMPETENZA DI RETE FERROVIARIA ITALIANA DA MONITORARE PER ACCELERARNE L'AVANZAMENTO

- Avanzamento dei lavori della tratta Brescia – Treviglio (circa **2,1 miliardi di €**)
- Avanzamento dei lavori della tratta relativa al Terzo Valico dei Giovi lungo l'asse AV/AC Genova – Milano (circa **2 miliardi di €**)
- Avanzamento dei lavori del nodo di Bologna (circa **120 milioni di €**)
- Avanzamento dei lavori del nodo di Firenze (circa **2,4 miliardi di €**)
- Avanzamento concreto di tutte le procedure e di tutti gli atti necessari ad avviare i lavori dei due primi lotti dell'asse ferroviario Napoli – Bari (tratta Napoli – Canello e Canello – Frasso Telesino) (circa **1.543 milioni di €**)

- Avvio lavori di velocizzazione dell'asse ferroviario Salerno – Reggio Calabria (**230 milioni di €**)
- L'avvio delle procedure e dei progetti relativi alla velocizzazione dell'asse Palermo – Catania (**2,4 miliardi di €**)
- L'avvio dei lavori del nodo ferroviario di Bari (**391 milioni di €**)
- Completamento dei lavori del nodo di Palermo (devono ancora essere avviati interventi per circa **700 milioni di €**)

Allegato 5

PRIORITÀ FUNZIONALI DA SUPPORTARE FINANZIARIAMENTE NEL TRIENNIO 2014 – 2016

Tenuto conto di quanto assegnato lo scorso anno dalla Legge 228/2012 (Legge di Stabilità), le ipotesi di esigenze finanziarie, necessarie per dare continuità alle scelte strategiche definite nel X° Allegato Infrastrutture, si possono articolare nelle seguenti quattro distinte priorità funzionali

- 1. priorità obbligate**
- 2. priorità legate alle decisioni assunte a scala comunitaria sul nuovo assetto delle Reti TEN – T**
- 3. priorità supportate da un reale coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione delle opere**
- 4. priorità legate a dare continuità ad impegni assunti**

Fanno parte del primo filone funzionale interventi che nel triennio richiedono risorse globali, in conto capitale, per circa **2.400 milioni di €** di cui circa **1.400 milioni di €** relativi alla annualità 2014. Un simile importo consente, sempre nel triennio, la realizzazione dei seguenti interventi:

- Contratti di programma 2013 dell'ANAS e di RFI
- Ulteriori tranche per il completamento della messa in sicurezza della città di Venezia e della laguna (Mo.SE)
- Messa in sicurezza ponti e viadotti Anas
- Interventi di completamento di opere già cantierate e bloccate

Fanno parte del secondo filone una serie di interventi che a livello strategico sono coerenti con il quadro delle priorità definito a livello comunitario in termini di core network. L'importo delle esigenze finanziarie del triennio è pari a circa **1.900 milioni di €** di cui circa **800 milioni di €** relativi all'annualità 2014. Trattasi, in particolare, di interventi relativi a:

- Assi viari
- Nodi metropolitani
- Nodi logistici di particolare rilievo (porti, aeroporti, interporti)

Fanno parte del terzo filone una serie di interventi che, grazie alla norma sulla defiscalizzazione, possono consentire un forte ridimensionamento delle risorse pubbliche necessarie per la realizzazione di assi strategici fondamentali ed al tempo stesso assicurare un coinvolgimento di rilevanti capitali privati. Con una base pubblica di circa **1,5 miliardi, di €** di cui circa **un miliardo a partire dal 2014**, si rende possibile l'avvio di investimenti superiori a **15 miliardi di €**. Trattasi, in particolare, dei seguenti interventi:

- Asse autostradale Termoli – San Vittore
- Asse autostradale “Telesina”
- Asse autostradale Roma – Latina
- Completamento asse autostradale Salerno – Reggio Calabria

Fanno parte del quarto filone una serie di azioni che invocano sia impegni in conto capitale che in conto esercizio. Il valore globale di tali finalità, in conto capitale, si attesta su un valore di circa **600 milioni di €**, di cui circa **400 milioni di €** per l'annualità 2014, ed è essenzialmente finalizzato a completare il Piano delle “opere piccole e medie nel Mezzogiorno” e su interventi legati al “Piano Città”

€ 5,40



17STC0000170