

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

8.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 2 APRILE 2014

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **IVAN CATALANO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Bruno Bossio (PD)	16
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3	Crivellari Diego (PD)	18
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, sulle linee programmatiche del proprio Dicastero, per le parti di competenza (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Dell'Orco Michele (M5S)	10, 11
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3, 8	Garofalo Vincenzo (NCD)	12
Catalano Ivan, <i>Presidente</i>	13, 16, 18, 27	Lupi Maurizio, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 8, 10, 16, 21
Attaguile Angelo (LNA)	14	Marguerettaz Rudi Franco (LNA)	17
Bergamini Deborah (FI-PdL)	17	Mura Romina (PD)	18
Biasotti Sandro (FI-PdL)	8	Oliaro Roberta (SCpI)	14
		Piepoli Gaetano (PI)	15
		Quaranta Stefano (SEL)	12
		Tullo Mario (PD)	9

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; Movimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Nuovo Centrodestra: (NCD); Lega Nord e Autonomie: LNA; Per l'Italia (PI); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI); Misto-PSI-PLI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 14.10.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata mediante 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 proprio 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 proprio Dicastero, per le parti di competenza.

Voglio ringraziare il Ministro Lupi della disponibilità che ci ha dato a venire oggi in audizione per aggiornarci, in continuità con la relazione che aveva illustrato a questa Commissione all'indomani della sua elezione a Ministro. Non vi è dubbio che la velocità che ha caratterizzato gli eventi delle ultime settimane e le novità rendono utile riascoltare il Ministro. Non lo ritengo un fatto formale e burocratico, ma un atto politico-istituzionale molto corretto e un'attenzione verso la nostra Commissione.

Credo che la sua non sarà una vera e propria relazione programmatica, in

pompa magna, perché quella l'ha già svolta, ma riguarderà le novità che il Ministro ha annunciato anche a mezzo stampa e durante convegni e iniziative istituzionali. Avrete la possibilità di porgermi domande. Abbiamo un tempo sufficiente per soffermarci ad approfondire i punti che il Ministro ci illustrerà. Lo ringrazio di nuovo per aver accettato questo invito.

Do la parola al Ministro Lupi per il suo intervento.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio il presidente, anche per l'impostazione che ha chiesto di dare alla mia audizione. Considerato il fatto che sono quasi undici mesi che lavoriamo insieme, credo sia più opportuno svolgere una relazione sintetica, ascoltare le vostre osservazioni e le vostre domande e rispondervi, lasciando più tempo alla fase di replica.

L'unica premessa che faccio riguarda il metodo. Nei primi dieci mesi del Governo Letta noi avevamo individuato un programma, che indicava scadenze temporali molto ravvicinate per affrontare l'emergenza e per compiere un lavoro di medio periodo.

Con il Governo Renzi, essendo la prospettiva di lavoro una prospettiva di legislatura, si deve proseguire sulle azioni di breve e medio periodo, ma si possono affrontare anche le grandi questioni — le riforme — che richiedono tempi e modalità di attuazione più lunghi di legislatura.

A questo punto, io ritengo opportuno esaminare i temi della mia relazione, in continuità con quella che avevo già svolto all'inizio della legislatura in questa Commissione, sotto due aspetti: come affrontare le emergenze e quali scelte strategiche compiere.

I capitoli relativi alle emergenze sono sinteticamente due. Il primo riguarda anche questa Commissione e concerne l'accelerazione e la cantierizzazione delle opere programmate e il controllo dello stato d'avanzamento dei lavori. Prima ancora di guardare al mondo e al futuro, noi dobbiamo continuare a concentrarci sulle emergenze, dal Terzo valico alla Napoli-Bari, dall'accelerazione dell'Adriatica al completamento dell'alta velocità tra Torino e Venezia, e poi fino a Trieste. Dobbiamo riuscire a tenere fede a quella programmazione, ma anche a capire finalmente se i tempi vengono rispettati, se le risorse vengono spese e anche nel miglior modo. Questo è il primo blocco di lavoro che dobbiamo fare in continuità con il passato da qui ai prossimi mesi. Quindi completamento e realizzazione delle grandi opere infrastrutturali che sono state programmate; individuazione delle effettive risorse; riprogrammazione delle risorse e controllo, settimana dopo settimana, dello stato d'avanzamento dei lavori o dei motivi per cui i lavori si bloccano. Insieme al completamento delle opere citate, considero un'urgenza anche il grande tema della manutenzione straordinaria delle nostre reti.

La seconda grande emergenza è quella del trasporto pubblico locale. Questo tema deve essere considerato tale perché, come avete visto, ci sono state numerosissime accelerazioni. Insieme al presidente Meta abbiamo partecipato recentemente ad un convegno organizzato dalle Ferrovie dello Stato. Tante discussioni sono ormai in corso con la Conferenza Stato-regioni e bisogna quindi attuare le linee di indirizzo che sono ormai definite. Su questo, se vi interessa e se lo ritenete opportuno, farò un approfondimento nel prosieguo del dibattito. Dobbiamo riuscire a conseguire anche l'obiettivo della riqualificazione e del rilancio del trasporto pubblico locale. Mi riferisco sia al trasporto regionale sia alla riorganizzazione complessiva dell'offerta del trasporto pubblico locale, che nel nostro Paese è necessario affrontare, prima ancora della distribuzione delle risorse.

Il dato è ormai diventato noto a tutti, e sono stati alcuni di voi a farlo presente in questa Commissione: ci sono 1.090 aziende di trasporto pubblico locale. Questa è la situazione che oggi abbiamo davanti. Ne avevamo discusso quando era scoppiato il caso dell'azienda di trasporto pubblico locale di Genova, con tutte le diverse osservazioni che sono state fatte anche in questa Commissione.

Se considerate che i comuni sono poco più di 8.000, dividendo questo numero per 1.100, che è il numero delle imprese, capite qual è lo stato in cui ci troviamo: abbiamo un'impresa di trasporto pubblico locale ogni sei comuni circa. Se poi a ciò aggiungete il fatto che i comuni sotto i 5.000 abitanti sono più di 6.000, il quadro generale appare ancora più evidente. I bilanci delle aziende di trasporto pubblico locale sono noti e molto chiari.

I temi che emergono in maniera evidente sono: l'integrazione ferro-gomma, l'integrazione tra aziende, la premialità nell'assegnare risorse statali a chi va in questa direzione e l'integrazione dei fattori fondamentali che permettono un'offerta nuova. Stiamo studiando con gli enti locali e con Ferrovie dello Stato un modello diverso, magari anche di programmazione e di organizzazione dell'offerta di lavoro, ovviamente laddove si può programmare. Con la regione Lazio si sta lavorando proprio in questa direzione.

Mentre si investe nel migliorare l'efficienza e la qualità del trasporto regionale, si può anche lavorare insieme per una programmazione complessiva degli orari di accesso alle grandi città, laddove questo è possibile, con effetti sulla decongestione del traffico. Ovviamente gli uffici pubblici devono essere messi in grado di offrire il servizio ai cittadini. Un altro obiettivo è l'ammodernamento del parco rotabile, sia su gomma che su ferro. Ho dato solo i titoli degli argomenti che avevamo già affrontato nel corso del convegno molto interessante organizzato dalle Ferrovie.

Da questo punto di vista, credo che quello svolto dalla Commissione sul trasporto pubblico locale sia un ottimo lavoro. I risultati ottenuti dovranno essere

integrati con la proposta che il Governo dovrà (sottolineo il dovere) definire e presentare a breve, prima alle regioni e poi per il confronto con il Parlamento.

C'è poi il grande capitolo che riguarda le scelte strategiche. Fra queste io metto anche un tema che abbiamo più volte affrontato in questi dieci mesi: la sicurezza nei trasporti, stradale, marittimo, ferroviario e aereo.

Allo stesso modo, fra le emergenze ho inserito il tema della manutenzione straordinaria. Non sono emergenze solo gli eventi straordinari, ma anche la cattiva manutenzione. Facciamo l'esempio della Liguria: noi abbiamo affrontato la questione purtroppo dopo che un treno è deragliato a causa di una frana. Molti colleghi hanno affrontato con me questo problema e la sua risoluzione. Devo ringraziare la collaborazione tra Ferrovie dello Stato, enti locali e tutte le persone che si sono interessate. Non solo siamo riusciti a rispettare i tempi previsti (cinque settimane dal momento in cui sarebbe stato possibile intervenire) e abbiamo dimostrato efficienza, come è giusto e doveroso che fosse, anticipando i tempi, ma abbiamo anche colto l'opportunità di questa emergenza per sbloccare i lavori di costruzione dei binari paralleli a quella tratta.

Ieri è arrivato il lavoro predisposto da Ferrovie dello Stato. Il Governo aveva chiesto un monitoraggio su tutta la tratta della Liguria che è percorsa dalle ferrovie. Noi sappiamo che la Liguria e la Calabria sono le due regioni che hanno il maggior rischio di dissesto idrogeologico.

Le nostre ferrovie attraversano quei territori in cui noi stiamo monitorando la situazione. Questo vuol dire affrontare l'emergenza in maniera nuova: monitorare, capire quali sono gli interventi da attuare e cercare di anticipare, investendo risorse per la prevenzione, attraverso la manutenzione straordinaria. Dobbiamo assolutamente lavorare sulla sicurezza dei trasporti, perché questo è un obiettivo non emergenziale ma strategico.

Tra le scelte strategiche abbiamo quindi, *in primis*, il tema della sicurezza

stradale e la riforma del Codice della strada. Il mio augurio è non solo che la Commissione arrivi nei prossimi mesi alla conclusione del lavoro ma che anche in Senato ci possa essere un'accelerazione. Questa è la legislatura che può e deve dare, non nel 2018 ma entro la fine dell'anno, un nuovo Codice della strada al nostro Paese.

Sono tante le discussioni nate sulle interpretazioni del codice della strada, a sottolineare quanto importante è il tema: la chiarezza e la semplificazione delle norme Codice della strada devono essere i principi ispiratori della riforma.

Mi riferisco alla prevenzione, all'educazione, alla formazione e al fatto che le multe non devono essere considerate una tassazione indiretta nei confronti del cittadino. Questo è un principio su cui non può esserci divisione di colore politico. È emerso con evidenza nelle discussioni della vostra Commissione e anche negli interventi del Governo. Questo è un *input* che gli amministratori locali devono recepire: se c'è bisogno di nuove entrate, usino gli altri strumenti a loro disposizione. La tassazione indiretta non può avvenire attraverso l'uso indiscriminato del Codice della strada. Le multe sono la modalità con cui si fa capire a un cittadino che ha sbagliato e non ha rispettato le norme. Devono essere più alte, tanto più grave è la violazione o il reato e se questi sono ripetuti.

Il segnale dato prima da questa Commissione di uno sconto del 30 per cento per chi paga le multe subito, e poi confluito nella legge di conversione del decreto-legge «del fare», è stato un segnale importante da un punto di vista rieducativo e, come emerge dai dati che sta ricevendo il Ministero, anche dal punto di vista delle entrate dei comuni. Ci sarebbe arrivato anche de La Palice a capire che in termini assoluti, con uno sconto del 30 per cento, le multe sarebbero diminuite, non serviva che lo dicesse un assessore ai trasporti di una grande città. Ma lo stesso assessore di una grande città ha dovuto riconoscere che è diminuito il numero dei ricorsi e dei contenziosi ed è invece au-

mentato il flusso finanziario diretto, anche perché un conto è emettere una multa e un altro conto è riscuoterla.

Scusatemi se mi dilungo, ma credo che in questa occasione anche chi ci sta ascoltando possa percepire che di lavoro in questi dieci mesi se ne è fatto molto insieme. Magari non è stato un lavoro enorme, magari non abbiamo stravolto il mondo, però i risultati iniziano a vedersi.

Per quanto riguarda il tema della sicurezza in mare, dovremo affrontare in termini di riorganizzazione complessiva il ruolo del comando delle capitanerie di porto. È un tema che rientra nelle scelte strategiche. Ci sono poi la sicurezza ferroviaria, la sicurezza del trasporto aereo, la politica dei trasporti come politica sostenibile.

Veniamo adesso ai temi su cui abbiamo lavorato: la portualità e la logistica. Mi soffermo brevemente, non andando molto oltre i titoli. Per quanto riguarda la logistica, la Camera dei deputati ha approvato la legge di riforma sugli interporti, che adesso è al Senato dove peraltro si sta discutendo della legge di riforma sulla portualità. Parallelamente, come Governo, abbiamo cercato di lavorare perché sul tema della portualità e degli interporti, e quindi della logistica, si possa fare un passo avanti. Sono convinto che, già dalle prossime settimane potremo dare un segnale importante, in sintonia con il Parlamento, presentando una riforma del sistema portuale che integri al suo interno anche elementi di logistica.

Il tema della riforma della legge sulla portualità del 1994 deve trovare nel breve periodo una proposta che rappresenti una soluzione. Tra i principi fondamentali c'è quello della riorganizzazione delle Autorità portuali. Ne avevamo discusso qui e su questo c'era grande sintonia, almeno in questa Commissione. Ventiquattro Autorità portuali oggi non hanno più senso. Occorre procedere a una riorganizzazione rapida delle Autorità portuali e introdurre i temi della programmazione nazionale strategica e di una programmazione di settore di area più vasta, e quello dell'autonomia finanziaria che possa dare la

progettualità e la certezza degli investimenti che vengono fatti. Io voglio essere molto schematico. Poi, se ci saranno domande, ovviamente approfondirò.

Per quel che concerne il trasporto aereo, credo che la prossima settimana andrà in Consiglio dei ministri il Piano nazionale degli aeroporti, che, come avevamo detto, vuole essere non un atto di indirizzo, ma un atto normativo. Sarà quindi un decreto del Presidente della Repubblica e, come tale, l'iter prevede il parere della Conferenza Stato-regioni e il confronto con le Commissioni di Camera e Senato.

L'impianto era stato presentato nei suoi indirizzi e lo conoscete, e quindi non mi soffermo, però vi garantisco che già solo l'aver presentato delle linee guida sul Piano nazionale degli aeroporti ha dato certezza agli investitori riguardo al fatto che finalmente in Italia inizia ad esserci un piano strategico che si dà delle priorità (gli undici aeroporti strategici e gli aeroporti di interesse nazionale) e dei criteri.

Questo piano non modifica la normativa sugli aeroporti di interesse nazionale, e non introduce nuove categorie, per cui le risorse pubbliche sono destinate agli aeroporti di interesse strategico. Non è sempre necessario modificare le leggi. Sono gli aeroporti di interesse nazionale che devono accedere alle risorse previste dalla legge. La condizione è quindi che gli aeroporti di interesse nazionale rispondano a dei criteri, che saranno individuati.

Non è più pensabile che un aeroporto di interesse nazionale non abbia un suo piano industriale, non abbia una sua vocazione, non si integri con gli altri aeroporti che sono all'interno del grande bacino, non dica in quanti anni raggiunge gli obiettivi del suo piano industriale, o almeno in quanti anni raggiunge il pareggio previsto nel suo piano industriale.

Si definiscono gli aeroporti d'interesse nazionale anche in base alla diversa collocazione sul territorio. È evidente che l'interesse nazionale in un'area può essere diverso dall'interesse nazionale in un'altra area, ma tutti devono rispondere al medesimo criterio.

Sul tema del Piano nazionale degli aeroporti discuteremo quindi a brevissimo. Credo che sarà uno dei prossimi interventi che faremo insieme, anche tenendo conto della terzietà dell'Autorità dei trasporti, si dovrà sviluppare il ruolo dell'Autorità stessa, che ormai si è insediata, sta lavorando e deve diventare un punto di riferimento importante.

Anche se non riguarda voi, devo dire a questo proposito, che pure essendo state istituite altre Autorità, come Governo abbiamo il dovere di pensare a una riorganizzazione complessiva del mondo delle *Authority*. Magari ce ne sono alcune che avevano un loro senso dieci anni fa, ma che dopo dieci anni possono essere accorpate e i cui poteri possono essere distribuiti tra altre. Diciannove tra *Authority* e simili non mi sembra un numero basso. Forse anche noi, come Governo, dobbiamo pensare a come proporre una riorganizzazione di questi organismi o un accorpamento delle loro competenze.

Noi dovremo poi ragionare sul tema del semestre italiano di presidenza europea che inizierà il primo luglio e mi auguro di fare anche su questo un lavoro comune con la Commissione. Durante il semestre italiano, i temi affrontati da questa Commissione, in particolare, avranno un ruolo molto importante. Nel Consiglio dei ministri dei trasporti sono arrivati alla conclusione del percorso, dopo diversi anni, alcuni temi strategici importantissimi. Primo fra tutti, il quarto pacchetto ferroviario, che è il grande tema.

Nell'ultimo Consiglio dei ministri dei trasporti, l'ambasciatore francese diceva che all'Italia nel suo semestre di presidenza sarebbero spettate la conclusione e l'attuazione dei pilastri tecnici, che sotto la attuale presidenza greca si stanno ormai definendo. Ho risposto (condiviso, tra l'altro, da molti Paesi) che l'Italia nel suo semestre di presidenza non si limiterà all'attuazione dei pilastri tecnici, perché il quarto pacchetto ferroviario è un pacchetto globale e l'Europa deve avere il coraggio di affrontare anche i problemi legati alla *governance* e alla liberalizzazione effettiva del mercato.

Non si può chiedere solo all'Italia di liberalizzare il proprio mercato. Occorre che il mercato si liberalizzi in tutta Europa. Ci sono situazioni di non apertura al mercato in nazioni importanti su settori rilevanti. Per esempio, sul trasporto pubblico locale la Francia non è minimamente aperta e liberalizzata. Allo stesso tempo, però, si chiede al nostro Paese di liberalizzare (giustamente, perché noi crediamo all'apertura del mercato).

Il quarto pacchetto ferroviario sarà assolutamente un punto fondamentale. Sotto la presidenza di un Paese fondatore — quale è l'Italia —, si possono definire finalmente l'approvazione del quarto pacchetto ferroviario e la condivisione di quali sono le effettive aperture al mercato europeo nel settore del trasporto ferroviario e di quale sarà la *governance* delle aziende ferroviarie.

Le discussioni sono in essere: si parla di divisione tra rete e servizi, del modello italiano o modello tedesco con *holding* ferroviarie, ma con una netta separazione tra le diverse società. Ciò vuol dire che i bilanci non possono essere consolidati, ma devono esserci nette separazioni contabili di flussi di cassa e di risorse tra le diverse società che fanno parte della *holding*. Non possono essere confusi i bilanci delle società che appartengono alla holding, nel nostro caso, ad esempio Trenitalia e RFI. A prescindere da ciò che accade nella realtà della vita aziendale, ciò che è importante ribadire è il principio. Ci deve essere o una netta separazione tra chi possiede la rete e chi gestisce i servizi, oppure se c'è una *holding* che governa, ci deve essere una grande e rigida separazione tra le società, che non possono consolidare gli stessi bilanci.

In Europa dovremo poi affrontare la questione del cielo unico, che è un altro grande tema di discussione.

Infine, durante il semestre di presidenza italiana si inizierà a discutere sul regolamento di riordino della portualità. Vedete quanto è di attualità. Pensate al tema degli aiuti di Stato. Voi sapete che i porti in Europa hanno una grande funzione. Tra l'altro, la portualità italiana è un pilastro fondamentale della portualità

europea, ma i porti del nord oggi rivestono un ruolo predominante rispetto all'offerta del mercato. La sola Rotterdam fattura quanto tutto il sistema portuale italiano. Da qui deriva per noi l'urgenza della riforma dei porti, per rimetterci in grado di essere concorrenti. I temi che, secondo me, vanno assolutamente affrontati sono i requisiti che l'Europa adotterà per i porti, gli aiuti di Stato e le risorse.

C'è poi anche il tema dei rapporti tra concedenti e concessionari. In questo caso, il ruolo di terzietà dell'Autorità dei trasporti ovviamente diventa fondamentale.

Io mi fermerei qui. Potrei andare avanti, ma entrerei in contraddizione con quello che ho detto. Avendo un'ora di tempo, credo si possa invece entrare dettagliatamente nel merito di ogni singolo punto o di altri punti che non ha toccato. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei, Ministro, per la relazione ampia e chiara.

Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

SANDRO BIASOTTI. Signor Ministro, grazie per la sua relazione, sempre puntuale.

Vorrei farle alcune richieste di precisazione, partendo dall'ultima questione, che ha avuto grande risalto sulla stampa: gli stipendi dei grandi *manager*. Mi riferisco in particolare all'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, l'ingegner Moretti, le cui capacità sono indubbe, ma che, come i colleghi sanno, non ha la mia simpatia. Io sono dell'idea che i *manager* buoni vadano pagati. Se pensiamo di pagarli come i dirigenti di una media o piccola impresa non andiamo da nessuna parte. Lei su questo si è espresso in modo molto netto. Quando è che lo licenzia? Bisogna essere conseguenti alle cose che si dicono.

MAURIZIO LUPI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. È una domanda diretta?

SANDRO BIASOTTI. Io ho letto sul giornale che lei dice di non condividere le

sue parole e che se ne deve andare. Vorrei chiederle di dirci qualcosa su questa questione, che è importante, con le premesse che le ho fatto.

MAURIZIO LUPI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Mi dicono che lei sia entrato nel Movimento 5 Stelle!

SANDRO BIASOTTI. Qui c'è molta affinità, in Assemblea fanno *show*, ma qui c'è affinità.

Sul discorso di Alitalia, io sono molto preoccupato, perché, almeno al nostro livello, non abbiamo più notizie. Io non so se questo interesse da parte della società araba sia concreto. Non si sente più parlare della *due diligence*. Abbiamo fatto tanta fatica durante il Governo Berlusconi per salvarla. Questa non è la sede per parlarne, ma io sono assolutamente convinto che è stato un vero salvataggio, perché altrimenti sarebbe fallita, con conseguenze su 15.000-20.000 persone. Vorrei sapere da lei qualcosa in più su questo.

Sulla questione dei porti, aspettiamo notizie. Abbiamo avuto tanti annunci in questi anni, non certo per colpa sua: prima da parte del Senato, poi della Camera, poi dal precedente Ministro Passera, poi un po' da lei. Insomma, io credo che sia giunto il momento di dare un segnale molto forte. Quando sento lei che parla di autonomia finanziaria, le ricordo che pur avendo fatto qualche piccolo passo positivo, è del tutto insignificante, perché con il tetto dei 70 milioni, non andiamo da nessuna parte.

Bisogna che lei, con il Ministro delle finanze e col premier, su questo sia molto preciso. Se facciamo veramente una serie di porti strategici e di corridoi, bisogna che diamo loro una vera autonomia finanziaria.

Passo ora a una questione locale riguardante gli aeroporti. Chiedo scusa ai colleghi, però devo parlarne. Lei presenterà il piano strategico, in cui l'aeroporto di Genova è escluso da quelli di rilevanza nazionale, anche perché non ha alcuni parametri. Per esempio, un parametro richiesto, signor Ministro, è la presenza di

un collegamento ferroviario. Tuttavia, l'aeroporto di Genova è l'unico aeroporto che è dentro la città e quindi il parametro del raccordo ferroviario non si dovrebbe considerare. È un aeroporto che sta nel cuore della città, attaccato al porto di Genova, che è il porto più strategico, un porto croceristico e un porto di traghetti.

Dal punto di vista dei finanziamenti, chiedo che lei possa rivedere questa situazione. Questo recupero dell'aeroporto di Genova era già stato fatto dal Ministro Passera. Mi auguro che possa farlo anche lei.

Concludo sempre su una questione genovese. Della torre piloti io non ho più sentito parlare. Lei sa come ci eravamo impegnati, noi e lei, nel garantire alla città di Genova di poterla rifare. Si era espresso anche l'architetto Piano, che si esprime un po' troppo, anche in Senato, dove forse non dovrebbe esprimersi. Comunque, le chiedo di dirci qualcosa su questo tema.

MARIO TULLO. Cercherò di essere rapido, perché so che il Ministro ha tempo fino alle 15.30, e magari altri colleghi del Partito democratico vorranno fare anch'essi delle domande.

Nel rinnovarle il mio augurio e sostegno, io credo che lei abbia fatto un passaggio di carattere politico, che mi pare fondamentale per il lavoro suo, del Governo e anche della Commissione, premettendo che il trasporto delle merci e delle persone e le infrastrutture sono un valore centrale per la nostra ripresa e per la nostra crescita. Dobbiamo recuperare un *gap* negativo, che, come sappiamo, ha pesato fortemente sull'economia di questo Paese.

Il fatto che noi possiamo parlare di un Governo di legislatura, che nelle intenzioni ha un orizzonte più lungo, ci consente di fare delle riforme che un Governo di emergenza non riusciva a fare. Arriveremo al monocameralismo, ma ad oggi abbiamo due rami del Parlamento e dovremo convivere fino al 2018 con un Parlamento bicamerale e con queste procedure. Quindi dovremo correre per fare alcune delle cose che lei ha indicato. Io mi accontenterei di

portarne a casa alcune, ma lei fa bene a porre traguardi più ambiziosi.

Pongo una questione e cerco di farlo in maniera molto schematica. Forse non sarò compreso fino in fondo. Alcune delle misure che lei pone si basano sull'esigenza di un maggiore coordinamento del suo Ministero con altri Ministeri che in qualche maniera confinano col suo e anche con un'attenzione alla rivisitazione del Titolo V. Questa questione è centrale, nel senso che alcune funzioni con quella rivisitazione sono state portate via.

Da una parte le chiedo di correre, ma contemporaneamente la corsa deve essere accompagnata con l'attenzione a cosa accade sul Titolo V e anche al lavoro di altri Ministeri.

Potrei chiudere qui, però voglio dirle ancora alcune cose. Sul piano delle infrastrutture, cerchiamo di recuperare i ritardi che ci sono. Se penso al corridoio verso il nord, quello Genova-Rotterdam, gli svizzeri ormai sono a posto. Non è una questione localistica, ma noi rischieremo prima o poi che le navi scelgano la rotta artica, perché fanno prima a portare le merci, anche nel nostro Nord e non solo nel Nord Europa.

Per quanto riguarda la questione del trasporto pubblico locale, le Ferrovie hanno annunciato un investimento di 3 miliardi sul trasporto regionale. Non saranno sufficienti e nelle regioni non c'è grasso che cola. Bisogna quindi stare attenti che questo annuncio importante di Ferrovie non crei aspettative che possano essere deluse e, aldilà di qualsiasi governo regionale, non crei il problema di non concorrere a sufficienza per recuperare qualità sul trasporto pubblico locale di carattere regionale.

Nell'ambito di quella vicenda di cui lei ha parlato e su cui ha risposto a un *question time* in Assemblea, ci aveva anche detto (l'ha fatto sicuramente per brevità) che il Governo poteva anche pensare a un decreto. Secondo noi, alcune delle norme che hanno amministrato fino ad oggi il trasporto pubblico locale vanno riviste. Credo che bisogni insistere anche in quella direzione.

Per quanto riguarda la portualità, io credo che oggi noi siamo nella condizione

di avere da lei una risposta e dobbiamo lavorare per accelerare, dopo sette o otto anni di dibattito al Senato. Su alcuni punti noi abbiamo cercato di dare un contributo nella giornata di ieri, per chiarire e per aiutare il processo. Come dicevo prima, c'è la necessità di intrecciare il rapporto del suo Ministero con il Ministero dell'economia e delle finanze e con altri Ministeri. Per quanto riguarda l'autonomia finanziaria, stavolta non possiamo fallire. Bisogna darla pienamente e bisogna vedere anche quali sono state le difficoltà, che, secondo me, non sono legate solo a un problema di numero delle Autorità portuali, ma sono anche legate a come quantitativamente si calcolano i traffici e i tipi di traffici.

Vorrei sentire da lei e dal suo Ministero, concordemente con gli altri Ministeri, le parole « cabotaggio » e « autostrade del mare ». Su questo c'è bisogno di un bilancio. Complessivamente la questione delle Ferrovie può essere guardata anche in base a chi costruisce i treni. Chiedo uno sforzo maggiore di integrazione tra i vari Ministeri, per capire che questo settore può dare molto al Paese.

Abbiamo fatto una fatica incredibile (la collega Oliaro ne è testimone) sullo sportello unico doganale, ma ancora non ci siamo, perché se gli altri Ministeri, come la sanità, non accolgono questa proposta, lo sforzo fatto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti diventa quasi inutile.

Sulle concessioni autostradali, c'è l'*Authority* che farà il suo lavoro, ma noi sappiamo che ci sono delle concessioni pregresse. Non voglio polemizzare su quanto è stato fatto nel passato, ma mi interessa provare a capire se, con la forza della politica e del Ministero, si possono ottenere dei risultati fin da subito.

Cito una questione che sembra banalissima ma non lo è: l'arroganza con cui si è deciso, da parte della società Autostrade per l'Italia, di far pagare il pedaggio ai mezzi delle pubbliche assistenze che non sono in emergenza.

Dico questo per non parlare di una questione locale, come ha fatto Biasotti parlando del porto di Genova. Dopo che si

è trovato faticosamente l'accordo con gli enti locali e il via, non si può fare ricorso nuovamente e impedire l'apertura della Conferenza dei servizi e non fare un investimento come la Gronda autostradale. Altrimenti vorremmo capire sulla concessione quale spazio ha il Ministero per intervenire.

Sulla questione « 6000 Campanili », sono finiti i soldi, però c'è ancora la graduatoria. Lei aveva detto che poteva ancora esserci spazio per continuare a finanziare.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE IVAN CATALANO

MICHELE DELL'ORCO. Ministro, finalmente la vediamo, dopo un anno...

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. È difficile che sia un anno, perché sono qui solo da 11 mesi. Forse ha sbagliato il calcolo dei tempi. Se va a leggere i verbali, vedrà che nei momenti in cui sono stato chiamato sono sempre venuto. È una questione di correttezza reciproca.

MICHELE DELL'ORCO. L'ho vista quanto De Luca...

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Mi sembra che De Luca non ci sia.

MICHELE DELL'ORCO. A proposito di De Luca, il precedente sottosegretario del Governo Letta era l'ex sindaco di Salerno, De Luca, indagato per abuso d'ufficio e falso in atto pubblico. Ora però si è cambiata direzione e nel suo *staff* c'è un altro sottosegretario alle infrastrutture, cioè Umberto Del Basso De Caro, sempre del Partito Democratico, rinviato a giudizio per peculato nell'ambito dell'inchiesta sui fondi dei gruppi regionali campani. Volevamo sapere se abbia intenzione di tenerlo.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il sottosegretario Umberto del Basso De Caro per ora è solo indagato.

MICHELE DELL'ORCO. Ministro, abbiamo fatto una figura imbarazzante con l'Unione europea, che aveva messo a disposizione dell'Italia diversi miliardi di euro chiedendo di conoscere le nostre linee guida sui trasporti in modo da capire se avessimo una programmazione. I nostri progetti sul trasporto pubblico locale, sui trasporti a lunga distanza nazionali e internazionali, con particolare riferimento alle modalità ferroviaria e marittima, sono stati fortemente criticati. Nel trasporto urbano mancava, ad esempio, un'analisi degli spostamenti della popolazione e della domanda di mobilità, dati basilari. Non siamo stati neanche in grado di scrivere una bozza di accordo.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dovrebbe guardare al futuro, ma mi chiedo cosa abbia fatto in questi undici mesi - non un anno - per il trasporto pubblico locale. Io non saprei cosa rispondere. Ci sono stati alcuni piccolissimi finanziamenti a pioggia in qualche decreto-legge per l'asse Brescia-Padova, ad esempio, o per la Napoli-Bari, ma l'Italia è molto più grande. L'unica cosa che è stata fatta in materia è un'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, peraltro di iniziativa parlamentare. Il resto è non pervenuto, a parte la TAV Torino-Lione, che naturalmente procede.

In materia di infrastrutture, si è fatto il gioco delle tre carte in alcuni decreti. Se si spostassero fondi da grandi opere inutili al trasporto pubblico locale, ad esempio, questo gioco delle tre carte potrebbe avere un senso. Invece ho visto soltanto che nel decreto « destinazione Italia » all'Expo sono andati i 70 milioni di euro del sistema idrico Bradano-Basento in Basilicata. È stato l'unico finanziamento.

Undici mesi fa aveva parlato anche di un Fondo revoche sulle opere inutili che si sarebbe dovuto creare per verificare quali opere tra quelle non ancora partite, e magari progettate trenta anni fa, oggi non hanno più senso. Io non ne so più nulla.

C'è poi il catalogo dei servizi, sul quale l'Osservatorio della regione Veneto ha mosso degli appunti. In poche parole, lo

Stato versa dei soldi a Trenitalia e obbliga le regioni a prendere dei pacchetti preconstituiti a prezzi alti, nonostante si tratti di mezzi antiquati e anche se a una regione servono solo alcuni mezzi per una determinata utenza. Le regioni sono obbligate ad acquistare un intero pacchetto al di là delle reali esigenze.

Sulla sicurezza stradale che cosa ha fatto? Non saprei. Ha detto che in futuro si occuperà della manutenzione straordinaria, ma io penso ad esempio all'incidente in Irpinia, che ha provocato più morti del naufragio della nave Concordia. Aveva detto che avrebbe avviato una commissione d'inchiesta, ma io non ne ho più saputo nulla. I colleghi forse sì. Penso anche alle risoluzioni approvate da questa Commissione, tra cui quella del Movimento 5 Stelle contro i *guard-rail killer*. Basterebbero pochi fondi, ma ancora non è stato fatto nulla.

Aveva anche parlato delle liberalizzazioni del trasporto ferroviario, dicendo che l'Europa chiede a noi di liberalizzare, ma dovrebbe farlo anche lei. Noi però cosa abbiamo fatto in un anno su questo tema? Non l'ho capito.

Le nostre domande, quindi, sono le seguenti. Quali fondi per le ferrovie e il trasporto pubblico, locale in particolare, verranno erogati alle regioni? Si continuerà a tagliare? Verranno bloccate alcune grandi opere e verrà attivato il Fondo revoche? Che fine hanno fatto i ferrobonus? Lei prima ha parlato del trasporto merci su ferro. Noi sui ferrobonus avevamo proposto degli emendamenti, ma non sono passati.

C'è poi il tema dei concessionari autostradali. L'aspettavamo in audizione sul tema dei pedaggi, ma io non l'ho più vista. Se non sbaglio, aveva detto che per evitare ulteriori aumenti avrebbe consentito ai concessionari autostradali un affidamento diretto per le concessioni che stanno scadendo. Questo ci porterebbe a un'infrazione europea perché la normativa europea prevede che si faccia un bando di gara. L'affidamento diretto non è possibile. Sarebbe interessante sapere se è già stata

prevista una revisione delle convenzioni per le concessioni scadute, e poste in gara, per la A21, la A3 e la A22.

La domanda prioritaria, in conclusione, è se verrà rimosso il sottosegretario Del Basso De Caro. Potrebbe revocargli le deleghe, togliendogli autonomia di azione, e portare al Presidente del Consiglio la richiesta di revoca dall'incarico di sottosegretario.

VINCENZO GAROFALO. Signor Ministro, preso atto degli impegni da lei assunti nelle precedenti occasioni, tra cui l'istituzione immediata dell'Autorità sui trasporti, che abbiamo registrato con favore, desidero fare alcune considerazioni e chiederle un impegno su alcuni temi.

L'impegno riguarda gli investimenti infrastrutturali. Nel nostro Paese spesso l'unico problema che rileva è quello della copertura finanziaria, ma l'attenzione andrebbe spostata sulla resa degli investimenti. Spero che ci sia una maggiore attenzione nel momento in cui la disponibilità di finanziamenti non è così corposa. A tal proposito, vorrei che ci fosse anche maggiore attenzione al riequilibrio infrastrutturale per colmare le lacune di ampie parti del territorio. Su questo le chiedo di sapere se è stato predisposto dagli uffici e da lei sottoscritto il decreto per realizzare uno studio di fattibilità nell'intera area dello stretto di Messina per i temi modali e trasportistici in genere.

Per quanto riguarda i « 6.000 campanili », mi associo al collega Tullo nel chiederle se ci sia una prospettiva in merito alla graduatoria già esistente. C'è poi il tema delle merci in città, che spesso passa in secondo piano, mentre a mio giudizio riguarda anche il trasporto pubblico locale. Le chiedo se il Ministero abbia la volontà di occuparsi, oltre che del trasporto pubblico locale, anche della distribuzione delle merci in città. Spesso enti locali limitrofi compiono scelte diverse, creando difficoltà nella distribuzione delle merci all'interno delle aree urbane. Credo che anche la distribuzione delle merci in città meriti un po' di attenzione per evitare una regolamentazione che crei disagi

che si riflettono sulla vita dei cittadini.

Altri miei colleghi hanno parlato del trasporto merci su rotaia, ma in Italia non esiste nemmeno una politica di sistema per un comparto trascurato com'è quello del trasporto aereo.

Il nostro Paese potrebbe ambire a un ruolo importante e raccogliere una grande quota di traffico e di lavoro.

STEFANO QUARANTA. Signor Ministro, siamo qui perché è cambiata una fase politica e perché, da una logica di emergenza, proviamo a ragionare su tempi medio-lunghi, anche se i ritardi acquisiti dal settore negli anni passati collocano molte delle questioni che stiamo affrontando in una logica comunque emergenziale. Tante sono le cose da fare e tanti i ritardi che ci portiamo dietro.

Condivido l'intervento del collega Bissotti su Alitalia e aeroporto di Genova, quindi tralascio l'argomento. Le sottopongo invece tre brevi questioni. La prima riguarda il tema delle infrastrutture. Lei ha citato il Terzo valico; io richiamo la sua attenzione sul raddoppio della Finale-Andora-San Lorenzo non solo dal punto di vista dei lavori, che sono iniziati, del ripristino della linea e del riavvio dei lavori nel tratto che era già stato finanziato. Le pongo più in generale il tema del completamento di quella linea perché siamo di fronte a tre problemi.

Il primo è che nella mia regione, la Liguria, è essenziale portare il trasporto da gomma a ferro per le ragioni che anche lei indicava. Il secondo è un problema di sicurezza che riguarda tutta la costa ligure. Come lei giustamente ricordava, Liguria e Calabria sono le zone più a rischio. Infine, non dimentichiamo che quella linea è il collegamento con la Francia. È una zona che vive di esportazione di prodotti tipici e quello è un collegamento primario tra il sud della Francia, Genova e Milano. Credo quindi che meriti una particolare attenzione.

La seconda questione è quella del trasporto pubblico locale. Su questo vorrei da lei alcuni approfondimenti. Abbiamo partecipato a un convegno organizzato da

Trenitalia e mi pare di poter dire, riassumendo, che in questo momento di crisi economica e sociale del nostro Paese c'è più domanda di trasporto pubblico locale. Abbiamo bisogno di certezza normativa a trecentosessanta gradi, ma anche di certezze sulle risorse. Penso in particolare alla possibilità di fare investimenti che vadano soprattutto nella direzione delle nuove tecnologie e della modernizzazione del sistema che esse possono consentire.

Vi è però anche un problema legato ai livelli istituzionali che si occupano del tema. Conosciamo la centralità delle regioni, ma sappiamo anche che allo Stato si chiede spesso di esercitare un ruolo di supplenza e di controllo degli investimenti fatti sul trasporto pubblico locale e di essere quel punto di equilibrio tra il rischio di frammentazione del sistema dal punto di vista industriale e l'esigenza di introdurre veri parametri di concorrenza a livello di Paese.

Siccome allo Stato si chiedono tante cose, penso che su questo tema lo Stato debba esercitare un ruolo forte, forse anche rimettendo in discussione alcuni livelli istituzionali preposti alla gestione del trasporto pubblico locale. Non vorrei che alla fine il vero gestore del trasporto pubblico locale diventasse Trenitalia, che è l'unico soggetto nazionale a interloquire con tutti i soggetti regionali. La presenza dello Stato e del suo Ministero penso che sia fondamentale.

L'ultima questione riguarda la portualità. Di questo tema abbiamo già parlato e credo sia chiaro a tutti che esistono alcune questioni emergenziali, come ad esempio l'autonomia, le Autorità portuali e una regia nazionale che coordini gli investimenti infrastrutturali legati alla portualità. A questo punto, anche sulla base del suo ragionamento sul semestre europeo, occorre assumere un'iniziativa forte. Non possiamo più aspettare i tempi della legge di riforma al Senato. Tempo fa si era parlato anche di un decreto-legge per fare alcune cose. Io torno a sottoporle la questione. Penso che i tempi debbano essere brevissimi.

Si tratta di operare e, se ci metteremo d'accordo su tre o quattro questioni fondamentali, avrà il sostegno di tutti.

PRESIDENTE. Per quanto in questo momento mi trovi a sostituire il presidente Meta nella presidenza della seduta, a titolo personale, vorrei farle alcune domande. Mi collego innanzitutto al discorso del cabotaggio non via mare, ma su strada. Vorrei sapere cosa abbia in mente di fare il Governo in merito al cabotaggio stradale nel corso del semestre europeo, trattandosi di un problema che riguarda tutta l'Europa.

Per quanto concerne l'ammodernamento ferroviario e il corridoio dei due mari, sappiamo che la Svizzera nel 2019 metterà in funzione l'Alp Transit. Che cosa sta facendo il Governo italiano affinché vengano adeguate le ferrovie che collegheranno la Svizzera al porto di Genova, così da rendere operativo il corridoio dei due mari a doppio senso e non solo a senso unico?

Che cosa sta facendo, invece, il Governo per l'ammodernamento delle tratte ferroviarie per le merci, dal momento che ci sono tratte non adeguate allo standard di quattro, cosa che comporta un aggravio di costi per chi fa cargo ferroviario? Sappiamo che Trenitalia, nella figura dell'amministratore delegato Moretti, ha dichiarato di non essere interessata a fare cargo. Ci sono però operatori privati, che rappresentano una buona fetta di mercato italiano, che lamentano ferrovie non moderne da questo punto di vista.

Per quanto riguarda il piano dei trasporti, vorrei chiederle se abbia intenzione, entro la legislatura, di provvedere a realizzare un unico piano generale, che contenga e armonizzi i vari piani esistenti con un'unica strategia.

Da ultimo, quando avremo i dati sulle infrastrutture, quali strade, ferrovie, porti, aeroporti e interporti, disponibili sul sito del suo Ministero, secondo il Codice dell'amministrazione, in *open data* e in modalità interoperabile per il cittadino, di

modo che possano essere utilizzati per azioni di razionalizzazione e ottimizzazione del trasporto?

ANGELO ATTAGUILE. La ringrazio, Ministro, per la sua chiara e completa relazione. Sarò brevissimo perché i tempi ce lo impongono. Vorrei però prospettare due questioni che ritengo molto importanti.

Si parla di una diminuzione delle Autorità portuali addirittura da ventiquattro a tredici e pare che in Sicilia se ne voglia una sola a Palermo. In Sicilia c'è mancanza di infrastrutture autostradali e di linee ferroviarie fra oriente e occidente, ma la parte orientale della Sicilia comprende Augusta, Messina, Catania, Pozzallo e credo quindi importante che ci sia lì un'Autorità portuale. Augusta in particolare è un centro importantissimo di scambi petroliferi e dovrebbe rientrare anche negli aiuti comunitari. Mi pare importante anche alla luce del semestre europeo che lei citava.

La seconda domanda - forse ci credo troppo, non per la Sicilia e la Calabria ma per tutta l'Italia - riguarda il ponte sullo stretto di Messina. Questa mattina ho presentato un disegno di legge di istituzione di una commissione d'inchiesta per capire perché un'opera così importante per il sud, l'Italia e l'Europa non si realizza anche se non costa niente.

Con il precedente Governo ho presentato un ordine del giorno alla legge di stabilità ed è stato approvato. Lo ritengo importantissimo. Non voglio dilungarmi. Se avrà la cortesia di recuperare questo ordine del giorno e di analizzare la mia proposta di una commissione d'inchiesta sul ponte, le sarei grato.

ROBERTA OLIARO. Sarò velocissima perché i colleghi hanno già anticipato molti temi. Il mio pallino sono i porti, ma purtroppo sono genovese e quello era il mio mestiere. Ho lavorato per vent'anni in quel porto e per questo ne faccio una questione quasi personale.

Credo che la riforma dei porti sia ormai giunta al capolinea. Deve essere

fatta. Il tema deve essere affrontato, altrimenti l'Italia rischia di rimanere fuori definitivamente, anche per effetto di direttive e regolamenti comunitari che stanno andando avanti alla velocità della luce. Ben venga la riforma, quindi. È bene che sia veloce, visto che è necessaria, ma deve essere una riforma che aiuti davvero il sistema. Serve una riforma tecnica, una riforma che entri nel merito delle questioni.

Troppo spesso - l'ho sentito dire anche ultimamente - le norme devono essere interpretate. No, le norme devono essere scritte in modo chiaro e applicabili in modo uniforme su tutto il territorio. Questo diventa altrimenti un fattore discriminante e distorsivo per i traffici. È più che altro una raccomandazione.

Al di là della riforma, ci sono alcuni temi che in questo momento rappresentano una grande emergenza. Penso, per esempio, al tema delle concessioni, su cui domani mattina discuterò un'interrogazione in Commissione. Purtroppo ci sono concessioni in scadenza e a oggi non è ancora stato emanato il decreto interministeriale che regola il rinnovo delle concessioni dei terminal portuali. È un problema gravissimo perché non dà certezza degli investimenti ai terminalisti privati. Non dà certezza anche da un punto di vista delle forze lavorative. Sappiamo che dare continuità ai lavori portuali è importante perché quando le concessioni sono in scadenza i terminalisti non investono più. In una fase di trasformazione dei traffici marittimi per effetto del gigantismo navale, è chiaro che ciò comporta grossi rischi per la nostra portualità.

È un'emergenza, anche prendendo atto che la direttiva europea crea una discriminazione molto forte tra i porti del nord Europa e quelli del Mediterraneo. È stata pubblicata nei giorni scorsi e l'Italia dovrà intervenire con forza durante il semestre europeo. I porti del nord Europa vengono esclusi dalla direttiva perché trattano le concessioni ai terminal attraverso l'utilizzo del diritto privato, mentre in Italia sono concessioni del demanio. Come ripeto, c'è

un fattore discriminante nel modo in cui l'Europa tratta i porti del nord e quelli del Mediterraneo e l'Italia si deve fare portatrice di questo tema.

Un'altra questione importante riguarda il fatto che i porti oggi sono scelti dal mercato sulla base della loro capacità di offrire servizi e di penetrare nei mercati. È importante che alle Ferrovie vengano imposte politiche di collegamento tra i porti, le banchine, gli interporti, i retroporti e i mercati interni. Altrimenti non recupereremo neanche i mercati del nord Italia, che oggi vengono serviti dai porti del nord Europa.

Da ultimo, richiamo lo sportello unico a cui accennava il collega Tullo. È un problema grave. La dogana, di cui ho sempre contestato le azioni, ha cambiato marcia. Sta utilizzando meglio i propri sistemi informatici; ha iniziato a collaborare maggiormente con i soggetti privati; ha iniziato a dialogare a livello informatico con sistemi privati di gestione dei controlli sui flussi di merci portuali. Devo dire che la dogana si è messa a funzionare in modo più celere e più vicino alle esigenze del mercato.

Il problema sono gli altri Ministeri. È inutile che parliamo di *preclearing*, che in Italia inizia a essere operativo oggi, mentre negli altri Stati è operativo da trent'anni, se la sanità marittima non vuole dialogare con il sistema informatico dell'Agenzia delle dogane o se il veterinario non vuole fare le verifiche nell'area di verifica delle dogane. Bisogna che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si assuma la responsabilità di coinvolgere tutti gli altri Ministeri perché entrino obbligatoriamente a far parte dello sportello unico. In caso contrario l'Italia non potrà mai competere con nessuno perché non è in grado di dare certezza sui tempi. In questo senso l'emendamento che io avevo presentato al decreto-legge «destinazione Italia» è uno stimolo, ma deve essere fatto ancora tanto. Anche questa è un'emergenza.

Dei temi locali hanno parlato ampiamente i colleghi e quindi non dico altro.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

GAETANO PIEPOLI. Signor Ministro, io credo che la continuità della sua presenza nel Governo sia una garanzia anche affinché non si ricominci sempre da capo. Ci sono, però, alcuni problemi che sono strutturali, almeno per quanto riguarda la mia collocazione territoriale, e riguardano la frattura rispetto al Mezzogiorno.

Non è pensabile che questo sia un tema di «grida manzoniane», con gli appelli continui che i media, gli amministratori locali e i cittadini rivolgono alle istituzioni perché la regola del mercato non consente più di considerare il Mezzogiorno come un'area utile o strategica per le grandi infrastrutture e in particolare per la logistica e la mobilità. Farei appello affinché questa diventi un'emergenza anche nell'azione del suo Ministero. Lei sa che in particolare la Puglia, come del resto la Calabria e via via scendendo, è tagliata fuori dai grandi momenti orari e dai grandi convogli delle Ferrovie.

C'è una seconda cosa che vorrei dire, ma in maniera eccentrica rispetto al merito delle questioni. Io penso che le recenti polemiche sui *manager* possano essere affrontate da tanti punti di vista. Dal mio modestissimo punto di vista, che è quello di chi per mestiere fa il professore universitario, mi permetterei di suggerire al suo Ministero e alla sua azione di Governo di occuparsi di questo tema non esclusivamente sul piano dell'emergenza delle retribuzioni. La grande sfida, anche nel settore di cui ci occupiamo, riguarda la moltiplicazione delle risorse umane e professionali.

Io credo e temo che i meccanismi di selezione manageriali in un settore così delicato per troppo tempo siano stati esposti alla casualità. Si tratta del punto di approdo di figure manageriali che provengono da vari settori, ma in maniera casuale. Credo che non ce lo possiamo più permettere.

Nella sfida con l'Europa il suo Ministero forse potrebbe cominciare a farsi carico di un momento di raccordo con le

grandi istituzioni, quali politecnici, facoltà di ingegneria e altri grandi enti presenti nel settore, affinché si crei un grande serbatoio in grado, per il futuro, di selezionare nuovi protagonisti all'altezza delle sfide e delle esigenze dei tempi.

PRESIDENTE. Ministro, le chiedo di darci la sua disponibilità fino alle 16. Abbiamo ancora numerosi iscritti a parlare, anch'io sento il bisogno politico di intervenire in questa discussione e pur chiedendo per i successivi interventi la massima brevità, nei tempi programmati, rischiamo di non farcela.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. D'accordo presidente.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Signor Ministro, la sua presenza oggi è importante anche ai fini della revisione, come diceva l'onorevole Tullo, di questo nuovo percorso di un Governo di legislatura e di riforme. Io parlo per differenza. Molte delle cose che hanno detto i colleghi le condivido. Vorrei soffermarmi in maniera più specifica sulla situazione delle infrastrutture e dei trasporti nel Mezzogiorno.

Sulla questione del trasporto pubblico locale, vorrei porle una domanda specifica. L'articolo 1, comma 83, della legge di stabilità 2014 prevedeva che il 31 marzo venissero definiti i costi standard del trasporto pubblico locale. Il 31 marzo è passato e volevo capire come si immagini a questo punto l'attuazione di tale disposizione, fermo restando che sul trasporto pubblico locale abbiamo svolto una serie di audizioni e stiamo pensando anche all'ipotesi di una proposta di legge.

Sicuramente, però, va affrontata anche un'emergenza. Vorrei sottolineare il fatto che il famoso emendamento che prevedeva l'utilizzo dei fondi FAS anche per altre regioni, oltre che per il Piemonte, per il quale ha dimenticato che sono stati usati, avrebbero potuto essere usati anche, per esempio, per la Calabria, che in questo momento è in una situazione difficilissima con il rischio che salti tutto il sistema.

Per quel che riguarda, invece, gli investimenti, credo siano diversi i livelli da affrontare. Prima di tutto, c'è un investimento di 24 miliardi di euro di Ferrovie, di cui 15 sono pubblici: quanti di questi saranno destinati alle infrastrutture del Mezzogiorno?

In secondo luogo, rispetto al discorso dei corridoi, in particolare quello Helsinki-La Valletta, per l'asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria fino a Catania si prevede soltanto un ammodernamento: come si può immaginare un miglioramento della qualità di questi servizi soltanto con l'ammodernamento?

Inoltre, a fianco di questi investimenti che non si prevede di fare, c'è addirittura una diminuzione pesantissima anche del servizio regolare. C'è stata una media di 230 soppressioni di treni al mese e il contratto di servizio non prevede nessuna penale, per non parlare della soppressione di 4 *intercity* notte e 12 treni espressi. Ormai non esiste più un collegamento diretto tra la Sicilia e Milano.

Il tema vero, però, riguarda l'amministratore delegato di Ferrovie, il *commitment* riconosciuto a Moretti. Se deve, come sostiene, semplicemente bonificare i conti di Ferrovie, è chiaro che noi moriremo. Giustamente, lei ha detto, a proposito dello stipendio, che il ministero è la proprietà, il committente ed è in grado di affidare a Moretti e a Ferrovie la committenza del servizio universale laddove, evidentemente, non c'è un'antropomorfizzazione - così ha detto - adeguata a quella che può essere una logica puramente aziendale.

Un'ultima questione riguarda la Salerno-Reggio Calabria, ma soprattutto la statale ionica. Non ricordo quale cifra sia prevista, ma mi sembra che neanche in questo caso un solo euro sia effettivo, o sbaglio? Sostanzialmente, l'intera zona ionica non è servita né da Ferrovie né dalla strada.

Credo che se un Governo di legislatura e di riforma non comincia ad affrontare oggi queste questioni sarà sempre più complicato farlo.

DEBORAH BERGAMINI. Ormai penso che il Ministro sarà cotto. Cercherò di essere breve sul serio, anche se forse bisognerebbe cambiare un po' certe modalità di lavoro in Commissione. È un po' frustrante, infatti, sia per chi formula domande e considerazioni sia per chi deve rispondere doverosi sempre concentrare su un minuto, un minuto e mezzo. È molto difficile, anche se siamo bravi.

Mi atterrò alla brevità richiesta dal presidente per questioni di sopravvivenza. Ho colto un aspetto importante nelle parole del Ministro relativo, in generale, al processo di semplificazione doveroso e alla sburocratizzazione, che accogliamo a pieno. Anche questa Commissione sta lavorando in questo senso. Mi riferisco al Codice della strada, sul quale appunto siamo impegnati in queste settimane e stiamo facendo proprio il tentativo di uscire dalla dimensione talebana che abbiamo acquisito, cercando di recuperare un po' di buonsenso.

Non dobbiamo sanzionare il Paese in tutto e per tutto, ma cercare di ristabilire un corretto equilibrio tra le necessità di fare cassa — di questo si parla, lo abbiamo capito — e le necessità di chi si mette sulle strade del nostro Paese tutti i giorni. Ovviamente, speriamo di riuscire anche con la collaborazione del suo ministero.

Benché ne abbia molte di più, vengo rapidamente a due sole questioni, una delle quali è Alitalia. Finito marzo, la *due diligence* attesa per la *partnership* con Etihad non si vede e non si sente. Continuiamo ad andare in là. Vorrei sapere di eventuali novità, magari prima di conoscerle dai giornali, se esista qualche speranza di riuscire a trovare un senso in quest'operazione o se si debba proprio cambiare strada, ma è importante saperlo. Lei ha posto un quadro strategico e bisogna che consideriamo tale Alitalia.

Quanto a Ferrovie, Moretti non è amato dal collega Biasotti. Neanche io stravedo, ma cerco di essere oggettiva. Dello sbilancio tra investimenti in alta velocità e traffico pendolare abbiamo parlato tante volte. Sappiamo che i passeggeri del traffico ferroviario regionale sono in

aumento. Se non sbaglio, dal 2009 sono saliti del 17 per cento. Peccato che gli investimenti siano in calo.

Come usciamo da questo *trade off* sbagliato? Possiamo sapere se esiste la possibilità di uscirne o se dobbiamo rassegnarci anche in questo caso, come sta succedendo nella società italiana, a non avere più il ceto medio? Ad avere solo pendolari disperati e quelli che possono viaggiare su meravigliosi treni ad alta velocità? Semplifico tanto, ma solo per motivi di tempo.

L'ultimo elemento è quello della cosiddetta privatizzazione di Poste ed Enav. Ne abbiamo discusso ampiamente. Suscita, nel mio partito, fortissime perplessità. Riteniamo che sia un'operazione volta esclusivamente a fare cassa, andando a ricavare sulle Poste 4 miliardi di euro, grosso modo il fabbisogno della nostra amministrazione pubblica di un mese. Ci accogliamo la necessità di far vivere Poste, ma ne vendiamo un pezzo. Sorvolo su Enav sempre per motivi di tempo, ma anche su questo abbiamo delle perplessità.

Vorrei una posizione chiara da parte del Ministro sull'argomento. Queste privatizzazioni stanno andando un po' alla chetichella. Chiariamo se c'è un forte convincimento, se la strada è giusta, se si procede così o se esiste la possibilità di un'operazione migliore di questa.

RUDI FRANCO MARGUERETTAZ. Ringrazio anch'io il Ministro della sua presenza e per la sua relazione. Non è un caso che l'unico deputato che rappresenta la Valle d'Aosta sieda in questa Commissione. Direi che è anche sintomatico proprio della situazione gravissima che vivono i trasporti nella nostra regione.

Sintetizzerò per i tempi brevi. Abbiamo, come si sa, la tratta autostradale più cara d'Italia, una linea ferroviaria tra le più disastrose d'Italia, un piccolo aeroporto che al momento non decolla, nel senso che si è impantanato nell'appalto per la gestione della tratta, e, ciliegina sulla torta, ultimamente sono sorti anche dei problemi con l'heliski, che non so se sia di competenza diretta del Ministro, ma

sicuramente indiretta, ossia con quel sistema di trasporto, per chi non ne fosse a conoscenza, che consente per gli sciatori l'accesso a piste da sci altrimenti non accessibili, per noi di evidente importanza sotto il profilo turistico.

Questa è la fotografia della nostra regione. Non scendo nei particolari perché mi auguro, invece - qui solleciterei il Ministro - di aprire al più presto un tavolo con la nostra regione per mettere un po' a fuoco tutte queste problematiche, anche tenuto conto di alcune scadenze, in modo particolare per quanto riguarda la ferrovia, dettate dalla legge di stabilità. Entro giugno di quest'anno, dovremmo - uso il condizionale appositamente - assumere le competenze per quanto riguarda i trasporti ferroviari. Se, però, il ministero, lo Stato, pensano di « rifilarci » questa ferrovia così come è messa, credo ci sia davvero bisogno di un confronto.

Va tenuto in considerazione anche un altro fattore. Come si sa, la Valle d'Aosta è una regione frontaliere con la Svizzera e con la Francia e, evidentemente, avvicinandoci a Expo 2015, è verosimile pensare che, con l'ingresso in Italia attraverso la nostra regione, i passaggi aumenteranno, come almeno ci auguriamo tutti. Credo che la situazione attuale dei trasporti non sarebbe davvero un buon biglietto da visita.

DIEGO CRIVELLARI. Sarò telegrafico. In relazione al Veneto, pongo due questioni: Valdastico e Nuova Romea.

ROMINA MURA. Procederò per titoli, un po' come il Ministro, perché vorrei porre diverse domande. Una riguarda il Mezzogiorno e al riguardo i colleghi mi hanno già anticipato. Gli indici di dotazione infrastrutturale nel Mezzogiorno sono a livello di terzo mondo. Per ricostruire quel sistema Paese di cui ha parlato anche in occasione dalla presentazione della riforma portuale, è necessario intervenire soprattutto sul Mezzogiorno. In Sardegna, l'indice di dotazione ferroviaria è di 17; 100 è la media nazionale, per intenderci sulla situazione in cui ci troviamo.

Inoltre, ha inserito tra le emergenze la necessità di monitorare i lavori troppo lunghi, che durano da troppo tempo. Ce ne sono tanti, molti a carico dell'ANAS. Anche rispetto a questo, non posso che citare il caso sardo, dove la 131, ma tutte le altre strade di importanza regionale in carico all'ANAS, sono bloccate da cantieri eterni, con grandi disagi per l'economia, la sicurezza e l'ordine pubblico, per cui è necessario intervenire anche con strumenti straordinari affinché questi cantieri siano chiusi.

Nel tempo intermedio tra la vigenza della legislazione attuale e l'avvio della nuova, le Autorità portuali che andranno a scadenza o che già sono scadute, saranno gestite con gli attuali strumenti commissariali o con quali altri?

Quanto agli aiuti di Stato, altro tema posto dal Ministro e a mio avviso molto importante, abbiamo in vista la presidenza del semestre europeo e forse la possibilità di incidere maggiormente nell'intervento sull'attuale regime degli aiuti di Stato affinché i vincoli siano differenziati laddove gli interventi siano destinati a colmare i *gap* infrastrutturali. Oggi sappiamo, infatti, che con gli aiuti di Stato spesso gli interventi sulle infrastrutture non sono possibili o non lo sono completamente a causa degli aiuti di Stato.

Sulla continuità territoriale-marittima, oggi il presidente della regione Sardegna le chiede ufficialmente, nel presentare le proprie linee programmatiche, di poter riscrivere la convenzione con Tirrenia, rispetto a cui lei ha già preso un impegno, di poter partecipare a quella riscrittura da protagonista, in modo da monitorare il buon funzionamento della stessa da qui al 2020.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al Ministro, sento il dovere politico e istituzionale di formulare alcune riflessioni. Il Ministro è tornato qui con una chiarezza programmatica di cui dobbiamo dargli atto, come pure mi sembra che la discussione, domande e riflessioni, dei

commissari denotino una posizione, nel rapporto dialettico con il Governo, molto positiva e molto attiva.

Ciononostante, signor Ministro, proprio perché rispetto a qualche mese fa il contesto si è arricchito e, probabilmente, si è anche allargato temporalmente e alla vigilia di un importante ruolo che formalmente l'Italia eserciterà in Europa, sono qui ad avanzarle un paio di domande, che mi nascono anche dalla veduta che abbiamo rispetto alla possibilità di aprire, come formalmente avete fatto come Governo, il percorso delle riforme costituzionali.

Avevate, avevamo detto di voler affrontare anche in questa sede tutto il tema, ad esempio, del trasporto pubblico locale, quello che qui è stato detto, il diritto alla mobilità, i nodi urbani, Ferrovie. Di fatto, al Senato, ad esempio, è *in fieri* un'iniziativa di alcuni parlamentari che hanno depositato la proposta di legge che con gli attuali regolamenti parlamentari rende immobile il lavoro di questo ramo, ci paralizza. Partono loro, non partiamo qui. Cosa intende fare il Governo?

Abbiamo un'indagine conoscitiva e le mie sono quattro umili riflessioni. Potremmo anche avanzare una proposta qui e aprire una discussione, riportandola all'essenziale su 3-4 questioni. Europa e semestre: dovete muovervi - so che lei lo farà, lo ha detto anche il Presidente del Consiglio - non solo sul contesto delle liberalizzazioni, ma anche su tutta la vicenda delle reti ferrate, delle reciprocità.

Noi apriamo, ma gli altri non conservino, non chiudano, come i francesi. So che lei si batterà, ma mancano due mesi all'inizio della presidenza italiana e dobbiamo capire come il Governo arriverà a questa scadenza. Se ci arriviamo con i grandi programmi, i grandi enunciati senza produrre una norma, sciupiamo un'occasione e rischiamo anche di non mettere in fase questi temi importantissimi, la mobilità e i trasporti, con le riforme costituzionali.

Se la mobilità non va in Costituzione, non illudiamoci. Il diritto alla mobilità deve andare in Costituzione. È così che

affrontiamo il tema delle risorse che servono nelle programmazioni triennali e, probabilmente, riusciremo ad affrontare anche la questione dei costi standard, insomma i trasporti nella loro globalità, che, per alcuni versi, rappresentano la Cenerentola dei servizi.

È la storia dei poteri sostitutivi come in sanità. Lasciamo alle regioni e ai sistemi locali le competenze, ma per chi è inadempiente scatta, proprio perché parliamo di diritti universali, il potere sostitutivo, una norma semplicissima.

Le citerò ancora un esempio, Ministro, della confusione nell'Italia che si vuole cambiare e rinnovare: sul tema del trasporto pubblico locale, chi parte, chi fa cosa? Se non lo decidiamo, rimaniamo al palo.

Io sono qui, parlo per me personalmente: o procedete con questo disegno di legge del Governo o qui non possiamo più muoverci. Se al Senato incardineranno i progetti presentati - lo dico anche ai colleghi del Movimento 5 Stelle - noi qui non possiamo più agire. Proponete una delega, acceleriamo. Si può ragionare. Con un disegno di legge, caro Ministro, con i tempi in cui si legifera in Italia in questo periodo, penso che arriviamo alle calende greche.

Inoltre, siamo pronti da tempo sul Codice della strada. Lei andrà in Europa per sei mesi: cosa pensa il Governo dell'omicidio statale? Al Senato hanno presentato progetti di legge, l'abbiamo presentati anche noi qui, con il Movimento 5 Stelle.

La discussione sul Codice non può ruotare intorno a questi impatti emotivi. Sulla delega, dovete interloquire, il Governo deve dire, battere un colpo. Ci siamo autocensurati, non ne parliamo più, ma siamo su un crinale.

Non ci sono le risorse. Lei è stato all'ANCI: pagamento delle multe dopo la scadenza dell'orario apposto sul contrassegno, in caso di parcheggio sulle strisce blu. Io ho parametrato e fatto anche delle quantificazioni: i proventi da multe nel nostro Paese formalmente ammontano a 1,8 miliardi. Il grosso sta negli enti locali.

Il ristoro alla mobilità è pari allo zero. Non ci sono le risorse per i controlli. Con 6-700.000 controlli all'anno, si corre il rischio di essere fermati e controllati ogni 50 anni.

Diversamente, dopo l'omicidio stradale, discuteremo sulla pena di morte, ma questo non è il modo di affrontare queste questioni. Se non ce ne occupiamo, sul Codice della strada rischiamo di arrivare deboli rispetto alla campagna mediatica sull'omicidio stradale. Sono estremamente preoccupato che il lavoro di elaborazione che potrebbe portarci a fare una riforma seria rischia di essere offuscato da questi interventi mediatici. Altrimenti in questa rincorsa mediatica qualcuno proporrà la pena di morte, se vogliamo prendere in considerazione certe posizioni.

Su queste due questioni, Ministro, penso che dobbiamo riflettere in vista anche del lavoro sul Titolo V - citerò un altro esempio per attualizzare la riflessione - su come i temi di competenza di questa Commissione del suo dicastero possano entrare dalla porta principale.

Mi riferisco al trasporto pensato come diritto di rango costituzionale, come scuola e sanità, mi riferisco anche alla questione dei porti, su cui è inutile girare intorno. Il Titolo V rinegozia e rivede i rapporti Stato-Regioni. Va bene il tema dell'energia, ma è giusta anche la puntualità in alcuni altri, altrimenti non facciamo la riforma che lei ha in testa.

Dobbiamo riportare la portualità nazionale nelle competenze dello Stato se vogliamo uscire dal balletto di questi anni. Abbiamo visto cosa è successo e dobbiamo regolarci in un certo modo se vogliamo evitare la strada costretta dei commissariamenti o del fatto che si ritorna dopo decenni a chiedere ai militari di darci una mano. Questo non è possibile. Il Titolo V è lì: mancano i porti, manca il trasporto pubblico locale: dobbiamo vedere come calibrare la riforma costituzionale, perché diversamente non faremo passi in avanti.

Ritorno sul trasporto locale. Fate bene a concordare il disegno di legge del Governo con le regioni, lavoro svolto dall'ex Sottosegretario D'Angelis, ma se ci si li-

mita a quel lavoro e si bypassano i gruppi parlamentari, non si va da nessuna parte. È un modo un po' vecchio, giusto fino a un certo punto, per esempio per la Conferenza delle regioni e i rapporti col ministero. Se, però, dobbiamo portare avanti un lavoro congiunto, qualche volta ci siamo anche noi, altrimenti facciamo come si fa da qualche altra parte, andremo da soli e poi vedremo se le parallele si incontrano a un certo punto.

Ingenualmente parliamo con i presidenti delle regioni o con gli assessori e diciamo loro che stiamo lavorando, ma autorevoli assessori e autorevoli presidenti ci dicono che con il Governo stanno per chiudere la partita sul trasporto pubblico locale. Può un lavoro di 7-8 mesi serio, un'indagine conoscitiva, essere abusato da quella forzatura di alcuni parlamentari al Senato o da altre iniziative? Poi rischiamo di trovare il conservatorismo nelle regioni su queste questioni quando si daranno regole chiare.

Ho voluto mettere il nostro pensiero, il mio personale, in fase con quello che può succedere. Se sciupiamo il passaggio del Titolo V, rischiamo di avere un lavoro arretrato. Se quella è anche l'occasione per dare centralità e forza a queste materie, la usi lei o la useremo noi. Mettiamoci d'accordo.

Riguardo al Codice della strada, fateci sapere cosa pensa il Governo dell'omicidio stradale e procederemo di conseguenza. Non è possibile che vi diamo la delega, svolgiate l'utile lavoro di rivedere le 300 norme, in vista del semestre italiano arrivate anche con questo corredo molto positivo, tutto il tema dei controlli, delle risorse che possiamo risolvere qui, e che invece l'impatto mediatico e l'iniziativa trasversale di 50 senatori ponga al centro dell'attenzione l'omicidio stradale. Non si parla d'altro. Ci sono emittenti pubbliche, anche radiofoniche, che stanno promuovendo una vera e propria campagna. Non so chi se ne occupi alla Commissione di Vigilanza: non so se sia positiva quella che io trovo un'iniziativa vergognosa di Isoradio.

Infine, avevo frainteso, ma l'ha chiarito oggi, il suo giudizio sulle Autorità indipendenti. Ha ragione, in Italia ci sono troppe Autorità, non tutte però di regolazione, quelle sono solo 4. Le altre Autorità sono altro. L'ultima è quella nata in questa Commissione, l'Autorità di regolazione dei trasporti, che sta muovendo i primi passi, che è cosa diversa.

Mi rendo conto che, quando questi nuovi soggetti muovono i primi passi, si apre oggettivamente un conflitto con gli altri poteri governativi, ministeriali, parlamentari e via dicendo, ma di quella struttura abbiamo un grande bisogno.

Dico anche ai dirigenti del suo ministero che la collaborazione non è un atto dovuto, ma diventa un terreno fertile quando si vuole. Tutta questa vicenda dei pedaggi autostradali non è come la racconta l'onorevole Tullo, non è solo quello, chiama in causa un certo ruolo.

Dico subito che quella è un'Autorità importantissima, nata nel modo che sappiamo: o la facciamo funzionare o rischia di non servire a nessuno, non al Parlamento, soprattutto non agli utenti e non al Governo. La *spending review*, la lotta agli sprechi, gli obiettivi da perseguire, non possono diventare un mezzo attraverso cui si colpiscono i soliti noti. Togliere 2,5 miliardi di euro ai trasporti in capo a una spesa di alcuni miliardi rischia di piegare le ginocchia a chiunque.

Se un decreto sulla *spending review* è in arrivo, le vicende dei trasporti vanno maneggiate con cura. Mi riferisco soprattutto alle risorse. Oltretutto, abbiamo una quota di 5, 6, 7 miliardi complessivamente intesi, non tanti, comunque sempre pochi, della scuola e della sanità.

Do ora la parola al Ministro Lupi per la replica.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio tutti i colleghi che sono intervenuti. Ovviamente, chiedo scusa per aver interrotto l'intervento del collega del Movimento 5 Stelle. Tutte le volte che è stata necessaria la presenza del Ministro e dei Sottosegretari, come credo sia giusto, questa è stata

assicurata. Credo non ci sia stata una sola volta, a quanto mi risulta, che il Governo sia stato assente nel dialogo e nel rapporto con questa Commissione.

Allo stesso modo, credo sia assolutamente giusto e doveroso che un Ministro risponda dei risultati che il suo lavoro ha prodotto. Considerato il tempo molto stretto e siccome i temi sono anche altri, ritengo opportuno da parte mia consegnare al collega del Movimento 5 Stelle i risultati di questi 10 mesi di attività. È su questo che ci si misura. Poi ognuno valuterà se questi risultati siano stati utili o meno.

Per chiarezza, gli investimenti nella Brescia-Padova, quindi Treviglio-Brescia e poi Verona-Padova, non sono sul trasporto pubblico locale, ma sull'alta velocità.

Il trasporto pubblico locale, come ho detto, è un punto fondamentale dell'azione del Governo. Prendo anche spunto dalle osservazioni del presidente della Commissione per ricordare che certamente tutti i colleghi sanno che la materia del trasporto pubblico locale è di competenza delle regioni e il Governo ha un atto fondamentale di indirizzo e destinazione delle risorse. Sotto il Governo Monti si è proceduto a un atto di ricentralizzazione delle risorse, altrimenti assolutamente tutte a disposizione delle regioni. Si è creato un fondo unico centrale, che oggi dovrebbe essere di 4 miliardi 970 milioni di euro, diventato strutturale all'interno della legge di stabilità, che a sua volta deve essere distribuito nelle diverse regioni con alcuni criteri, e si ritrovano così i temi dei costi standard e della modalità di cambiamento.

Rimane, inoltre, a disposizione delle regioni un fondo di 1.650.000.000 euro, poi distribuito per il 90 per cento esattamente sul trasporto pubblico locale. Il Governo, quindi, dove può, interviene, in parte con il suo strumento principale operativo, che non è quello che riguarda il trasporto comunale, ma è legato al trasporto regionale e ai collegamenti su ferro. La maggior parte del trasporto regionale sul ferro è affidata a Ferrovie dello Stato attraverso convenzioni con le regioni o la

partecipazione a gare che o sono scadute o non si sono effettuate o si dovranno bandire.

Il tema che va qui ribadito è esattamente quello dello strumento a disposizione di Governo e Parlamento, quello legislativo, ossia di regolamentare una materia che ritengo fondamentale e che deve essere vista allo stesso modo e sullo stesso piano dell'investimento sull'alta velocità.

Il Governo, attraverso la funzione di controllo svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e quella di azionista in capo al Ministero dell'economia e delle finanze, esercita la vigilanza su Ferrovie dello Stato. Nell'atto di insediamento del nuovo consiglio di amministrazione, le linee di indirizzo di una qualsiasi società sono date dall'azionista, che investe un *manager*, un consiglio di amministrazione e questi ne danno attuazione.

Se c'è stata debolezza, c'è stata nelle indicazioni dell'azionista, che non sono, per Ferrovie dello Stato, soltanto quelle di fare utili. Lo ribadisco in questa Commissione, come è stato ribadito all'azionista dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ha funzioni di indirizzo strategico.

A proposito di risultati, credo che questo Parlamento debba andare orgoglioso di quello ottenuto: per la prima volta nella storia della legislazione italiana sono stabilite, attraverso una legge, la divisione, come non era mai stato fatto, e la separazione delle contabilità nelle società delle Ferrovie dello Stato. È avvenuto con l'approvazione di questo Parlamento, di una legge dell'ottobre dello scorso anno. È un segnale di grande novità in tutta Europa. Pochi Paesi europei hanno agito legislativamente su questo.

Faccio un esempio: un pendolare che prende il treno da Viterbo a Roma non percepisce quanto sia fondamentale una norma come quella che abbiamo approvato. E invece sono convinto che la sfida per ricucire un rapporto tra gli utenti e le istituzioni passi anche attraverso questi interventi. Anche se l'obiettivo è migliorare il servizio finale. Il secondo indirizzo dato a Ferrovie è che è vero che si va dove c'è

domanda, ma una legge fondamentale, che almeno a me hanno insegnato all'università, è che la domanda è accelerata e incentivata anche attraverso l'investimento in infrastrutture. Diversamente, non si va da nessuna parte, si realizza solo l'alta velocità tra Brescia e Treviglio, tra Treviglio e Brescia, Brescia e Verona e così via. Provvedimenti, importanti, anche questo è fondamentale, come vi testimonia un uomo del nord, ma non sufficienti.

E infatti, l'obiettivo che ieri abbiamo dato e spero che il Parlamento accompagni anche con misure eccezionali e straordinarie, è la realizzazione della Napoli-Bari, fondamentale per l'Italia. Non è pensabile che dopo aver stanziato 2 miliardi 970 milioni di euro e in presenza di fondi europei a disposizione, sia servito un anno per la verifica e l'autorizzazione dei beni architettonici, adesso servano esattamente le stesse autorizzazioni per la stessa tratta su cui è già stata realizzata l'alta velocità Roma-Napoli.

Non devo scaricare su di voi i problemi perché il Governo fa il Governo. Tuttavia, il Parlamento crea le condizioni per l'azione di Governo. Credo, però, che lanciare dei segnali per cui alcune opere strategiche diventino fondamentali per il Paese sia indispensabile, per cui la Napoli-Bari, e tutto il tema del sud che avete posto diventano fondamentali. Bisogna, però, per dimostrare che lo è, produrre un risultato.

Lo stesso discorso vale per il trasporto pubblico locale. Credo che il nuovo consiglio di amministrazione di Ferrovie si sia insediato nel luglio dello scorso anno e abbiamo chiesto a Ferrovie dello Stato di presentarci un progetto, arrivato se non ricordo male la settimana scorsa, di investimenti, di razionalizzazione delle modalità con cui danno un elemento di novità rispetto all'efficientamento del trasporto pubblico locale su gomma. Dobbiamo arrivare a conclusione su altri provvedimenti: l'integrazione, la responsabilità degli enti locali.

La revisione del Titolo V, quindi, non è solo un affare della Commissione Affari costituzionali. Ho detto in sede di appro-

vazione del Consiglio dei ministri, come Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che non è solo un problema di eliminazione del Senato, di fine del bicameralismo. La revisione del Titolo V è l'atto fondamentale, più importante per gli obiettivi che si devono raggiungere: le materie concorrenti, le materie competenti, il modo con cui è stato affrontato.

Se la Costituzione regola il rapporto tra Stato centrale, regioni e comuni, essendo state eliminate le province, e i rapporti in termini finanziari, quali sono i criteri con cui questi rapporti avvengono? È importante o meno inserire i costi standard una volta che avremo inserito il pareggio di bilancio all'interno della regolamentazione dei rapporti tra Stato, regioni e amministrazioni?

Le materie concorrenti sono eliminate: il tema del trasporto locale è di competenza regionale o nazionale? Qual è la competenza del tema sulle grandi infrastrutture e sulle grandi reti? Su urbanistica e principi di governo del territorio vi è un vuoto normativo. Una rivoluzione organizzativa certamente non può realizzarsi in tempi brevi e non sarebbe auspicabile. Nel medio e lungo periodo è giusto porsi un obiettivo di riordino complessivo del sistema.

Credo che non possiamo limitarci a ragionare solo sul breve periodo e su piccoli risultati. Questi comunque servono: fatemi rivendicare con orgoglio anche alcuni obiettivi realizzati dal mio Ministero: lo stanziamento di 300 milioni per la manutenzione straordinaria di ponti e viadotti. L'Amministrazione provvederà a mettere tutte le informazioni, dagli appalti, ai bandi, ai vincitori e allo stato dei lavori sul proprio sito istituzione in termini di assoluta trasparenza.

Allo stesso modo, per la prima volta sono state assegnate risorse anche per la manutenzione straordinaria delle ferrovie. Molti hanno parlato dei piccoli comuni: per la prima volta sono assegnati 150 milioni di euro ai piccoli comuni. Inoltre, con 3 miliardi di euro per cassa, messi a disposizione da giugno fino al 31 dicembre dello scorso anno, abbiamo riattivato la-

vori. Potevamo fare di più? Assolutamente sì. Abbiamo soddisfatto tutto? Assolutamente no, ma partiamo ogni tanto insieme dai piccoli passi che si compiono.

Quanto alla questione De Caro, ho vissuto sulla mia pelle una vicenda analoga e non ho fatto né voglio fare nessuna polemica: il Sottosegretario De Caro ha la mia assoluta stima, non è stato rinviato a giudizio, c'è stata la dichiarazione di chiusura delle indagini. Mi auguro che almeno in Parlamento si attuino i principi della Costituzione. Nessuno, infatti, mi ha chiesto scusa a fronte del fatto che risultavo indagato nell'ambito di un procedimento su un'Autorità portuale, a causa di un esposto da parte di un soggetto interessato, che non era stato nominato, e che c'è stato un giusto atto da parte della magistratura di indagine, corretto. Dopo due mesi, la magistratura ha ritenuto che gli atti del sottoscritto non solo fossero corretti, ma compiuti nell'interesse dell'Autorità portuale secondo le procedure, e ha archiviato il caso.

Cosa sarebbe accaduto se avessi ascoltato le richieste di dimissioni, pure legittime nella competizione fra la maggioranza e l'opposizione? Credo che dovremmo lavorare tutti insieme per essere misurati su quello che facciamo, sulla trasparenza degli atti e, ovviamente, sui risultati. A ognuno, poi, è data la sensibilità personale per decidere cosa fare.

Veniamo alle questioni di fondo che mi sembrano importanti, come Alitalia e il tema dell'Autorità portuale di Cagliari. Per il Piano nazionale degli aeroporti chiedo responsabilità da parte di tutti noi. Come ho spiegato anche agli enti locali, il Piano non declassa nessuno. Il precedente piano, presentato dal ministro Passera, prevedeva gli aeroporti di interesse nazionale, che sono regolamentati per legge e che per legge accedono alle risorse messe a disposizione.

Gli aeroporti di Genova, Torino, Linate, Bergamo, per citarne alcuni collocati nella stessa area geografica e fondamentali, sono di interesse nazionale, e quindi non sono declassati, accedono a tutte le risorse

e devono essere messi nelle condizioni di lavorare nella direzione in cui devono.

La novità del Piano nazionale degli aeroporti è anche questa. Le infrastrutture devono fare sistema rispetto alla vocazione del territorio in cui si trovano, in termini di competitività e di sfida internazionale. Lo Stato ha investito su Malpensa miliardi di euro, è l'aeroporto internazionale. È evidente che l'aeroporto strategico di quell'area non può che essere Malpensa.

La differenza, anche sul piano dello strumento amministrativo che sarà adottato, è che si obbliga lo Stato finalmente a intervenire non sulle risorse da erogare ai singoli aeroporti, ma a intervenire sulle infrastrutture, perché non è accettabile che si siano realizzati tre grandi aeroporti internazionali, Venezia, Malpensa e Fiumicino, e nessuno di questi sia collegato con l'alta velocità nel momento in cui vi si è investito. Per questo, chiedo responsabilità da parte di tutti. Dire che un aeroporto, solo perché non è strategico, è declassato è un errore. Non ci farà mai fare il passo della scelta strategica della responsabilità e, finalmente, lavorare insieme.

L'alta velocità collega Milano e Torino in 48-51 minuti. Non cito l'esempio del trasporto aereo, ma pensate al trasporto pubblico locale: nel 1998 ero assessore all'urbanistica del comune di Milano e allora si iniziava a discutere dell'integrazione tra l'azienda di trasporti milanese e quella di Torino, un tema forse impensabile allora.

Quei 48 minuti significano che forse inizieremo a ragionare su scala diversa. Io, che abito in una periferia di Milano, se prendo la metropolitana e devo andare dall'altra parte della città, impiego 55 minuti. Quindi, oggi con l'alta velocità, in meno di un'ora si percorre un bel tratto di penisola e nello stesso tempo si attraversa un'area metropolitana. Questo dovrebbe farci riflettere.

Per Alitalia, i tempi saranno rispettati. Ribadisco in tutte le sedi, dal momento che si tratta di due aziende private, che l'interesse del Governo è sulla strategicità della compagnia di bandiera, e quindi

interviene a indicare le priorità a supporto delle alleanze internazionali se rientrano all'interno del piano nazionale di sviluppo a tutela dell'occupazione. Rientra, cioè, in questo confronto, in quest'alleanza solo per le competenze doverose per chi fa politica e per chi ritiene che il trasporto aereo nel nostro Paese, che è un Paese industriale, sia un *asset* fondamentale.

Ciò premesso, credo che questa settimana, come mi è stato annunciato, arriverà a conclusione il lavoro che in questi mesi è stato svolto tra le due parti. Sono abbastanza convinto che questa sarà una grande opportunità, se andrà in porto, di rilancio non solo del sistema aeroportuale italiano, ma dell'intera offerta europea e mondiale. Per la prima volta, infatti, finalmente si riconosce che l'Italia non è un *hub* regionale, ma internazionale, che giocherà un ruolo strategico nei prossimi anni semplicemente perché geograficamente è in una posizione centrale. Prima il Nord America e il Sud America erano le zone di interesse, per cui si andava tutti lì; adesso, iniziano ad esserci il sud est asiatico, l'Arabia, altre zone del mondo. Qualcuno per anni ha portato 38 milioni di passeggeri dall'Italia nel mondo: se riusciamo in un'alleanza che porti i passeggeri, invece, in Italia, per rilanciare quindi Malpensa, Venezia, Roma-Fiumicino, tutto il sistema degli aeroporti, credo che raggiungeremo un buon risultato. Vedremo se il piano industriale che ci sarà presentato rispecchierà queste attese del Governo. Ovviamente, il Governo non può entrare nel merito dell'accordo, che decideranno le singole parti. Mi auguro, in ogni caso che entro questa settimana il piano industriale e gli elementi d'intesa tra Etihad e Alitalia possano essere presentati al Governo, come era stato annunciato.

Sul tema Moretti, credo che ormai si debba proprio smetterla con le polemiche. Mi sembra che abbiate fotografato benissimo la situazione. Ognuno è libero di assumersi le sue responsabilità. Il Governo deve dare indicazioni, criteri. Personalmente, sono assolutamente convinto che un *manager* debba essere pagato per il lavoro che svolge. Sono altrettanto con-

vinto che un azionista debba decidere i criteri con cui retribuire i propri *manager*. Se c'è un momento complessivo di revisione anche della spesa pubblica e dei sacrifici che si chiedono, magari a chi guadagna 70.000 euro al mese si può chiedere di guadagnarne un po' meno, ma non per far venire meno il tema del principio retribuzione/risultati, a cui credo moltissimo anche per mia formazione personale.

Dal mio punto di vista, quindi, non c'è nessuna polemica nei confronti di Moretti. L'insistenza che il Governo e il mio ministero avranno nei confronti di Ferrovie dello Stato è che attui le nostre indicazioni strategiche. Su questo misureremo i risultati, tutte le indicazioni e non solo alcune, tanto è vero che ho già spiegato che, dal mio punto di vista, oggi la quotazione in borsa di Ferrovie dello Stato — così rispondo anche a un'altra domanda — è anacronistica per la funzione che Ferrovie dello Stato deve avere.

Se, infatti, deve stare sul mercato, ma garantire un servizio universale, investire risorse per un'efficace ed efficiente gestione che finalmente non perde, ma produce anche utili, è evidente che i criteri della privatizzazione in questo momento — sono sempre per l'apertura al mercato e la liberalizzazione — non sono prioritari rispetto agli obiettivi dati. Magari tra un anno lo diventeranno. Oltretutto, nel piano industriale che Ferrovie dello Stato ci ha presentato non ci sono gli elementi per una collocazione in borsa della società. Ovviamente è un mio parere, poi se ne discuterà, in Consiglio dei ministri.

Vado velocissimo su porti e Autorità portuali. Sui porti abbiamo già detto. Mi auguro che entro la fine del mese la proposta sia messa definitivamente a punto, così come un percorso chiaro dei tempi che terrà conto delle due questioni: la riforma su cui ha lavorato il Senato, ma che deve guardare al futuro e non al passato, e una revisione razionale dell'organizzazione della *governance* dei poteri e delle risorse che devono essere destinate.

I tempi potrebbero essere uniti alle modalità o potrebbero viaggiare parallele

le due questioni. Peraltro, potrebbe esserci un unico disegno di legge da fare insieme, o anche un decreto. Una volta che si è lavorato e si è concordata la riforma, credo che la cosa più importante sia la certezza dei tempi in cui questo avviene nel passaggio parlamentare.

Nella situazione attuale siamo in fase di discussione, ma nel momento in cui dovesse essere approvata una rivisitazione complessiva delle Autorità portuali, quelle che andranno a scadenza passeranno a una fase di commissariamento o comunque si prevedrà una figura di transizione per l'attuazione delle azioni che la legge regolamenterà come più opportune.

Per quanto riguarda le concessionarie — specifico che ho consegnato al Senato, alla Commissione 8^a, la documentazione sull'argomento e ho chiarito che vi è massima disponibilità affinché anche la Commissione trasporti della Camera possa accedervi — mi permetto di sottolineare che il lavoro che abbiamo fatto come Governo riguardo agli sconti per i pendolari ha avuto, secondo me, un buon risultato.

Ci sono oggi 66 mila utenti che dal primo febbraio stanno usufruendo di questa misura. La stiamo ulteriormente correggendo, ricevendo le osservazioni dagli utenti, in modo da renderla più organica; alla fine dei quattro mesi ne valuteremo gli effetti e potremmo anche ampliarla, laddove lo si ritenga opportuno. Questi utenti hanno usufruito di un vantaggio non indifferente. A proposito di segnali piccoli e concreti, non mi sembra che 35 euro al mese non siano un segnale. È un riconoscimento importante per chi utilizza quell'infrastruttura per recarsi al lavoro, per studiare eccetera. Mi sembra che, garantendo la certezza delle concessioni e delle convenzioni in essere, questo sia un piccolo ma significativo risultato.

Per quanto riguarda la revisione del sistema concessorio, stiamo lavorando, in questi ultimi quattro mesi, con le concessionarie su quattro temi. In primo luogo, siccome le convenzioni si reggono su investimenti che sono previsti per convenzione, per il miglioramento della tratta in

concessione, è necessario riverificare insieme con gli enti locali e le concessionarie, se gli investimenti programmati sono indispensabili, a che punto sono, se possono essere riprogrammati, quale impatto hanno sulle tariffe.

Il secondo tema è verificare se l'impatto di questi investimenti debba riversarsi tutto sulle tariffe o possa essere studiata una modalità con cui viene invece diluito nel tempo. Quindi, visto che per sei anni consecutivi le tariffe sono aumentate, oggi è giusto cercare soluzioni che abbiano un minore impatto sulla tariffa, lavorando sulla quota di subentro e su altre modalità.

Inoltre, sempre in coerenza con le norme europee, dovremo capire, anche su *input* di molti ordini del giorno e indicazioni varie, se sul tema degli accorpamenti e sul tema degli investimenti fondamentali per il partenariato pubblico-privato si possono verificare ipotesi di accorpamenti tra tratte e concessionarie e quindi di integrazione dei tempi delle concessioni. Questo è un lavoro da svolgere e verificare assolutamente con l'Europa. Nessuno di noi ha intenzione di incorrere in procedure di infrazione. Allo stesso modo, però, dobbiamo essere più chiari e più forti in Europa. Se l'hanno fatto Francia e Germania, non capisco perché non può farlo l'Italia. Questo deve essere molto chiaro all'Europa. Quindi, noi dobbiamo valutare insieme con il Parlamento l'opportunità o meno, ma nel momento in cui si decide l'opportunità si deve concordare con l'Europa che le stesse regole che sono state valide per gli altri Paesi devono essere altrettanto valide anche per il nostro Paese.

Il quarto punto su cui stiamo lavorando è legato a una rivisitazione — se si riesce a concordare — dei modelli di convenzione. Avevamo parlato nella omologa Commissione del Senato del fatto che è ovvio che nel 2006 aver inserito come una delle variabili della formula il fattore del traffico, l'aumento o la diminuzione dello stesso, ha avuto un impatto: laddove c'era sempre stato l'aumento del traffico si diminuivano le tariffe, da sei anni accade

il contrario, diminuisce il traffico e ciò determina un aumento della tariffa. Chi l'aveva fatto allora, l'allora Governo, aveva una sua legittima giustificazione. Personalmente non ho mai visto un imprenditore che deve essere garantito sul cliente, cioè sul mercato: se vuoi fare l'investimento stabiliamo le regole, ma oggettivamente non vedo la ragione per cui io debba porre una garanzia di formula nella diminuzione o nell'aumento del traffico. Siccome sono contratti in essere, nella certezza dello stato di diritto vanno assolutamente rispettati.

Sulle privatizzazioni, sono del parere che, laddove si possa far partecipare il privato, sia una scelta assolutamente giusta. Questa è la posizione mia e anche della parte politica da cui provengo. Se vogliamo non solo diminuire il deficit ma abbattere il debito pubblico per farlo dobbiamo cercare di lavorare sulle dismissioni, sul tema delle privatizzazioni e sull'apertura al mercato.

Su Enav e Poste, ritengo che la strada della privatizzazione sia una strada corretta. Non mi sembra che l'apertura, per esempio, per Poste alla borsa sia una cosa negativa. Abbiamo tante aziende fondamentali dello Stato che si sono aperte al mercato, sono andate in borsa, hanno dimostrato un'ulteriore efficienza e continuano a mantenere un indirizzo di controllo per la loro strategicità, nonostante l'apertura al mercato.

Per quanto riguarda Enav, credo che vendere il 49 per cento non cambi nulla dell'*asset* strategico della società. Abbiamo detto che prima della privatizzazione bisognerà approvare, da parte del CIPE, il piano di sviluppo strategico di Enav, in modo che quel piano, approvato e convalidato, possa essere messo sul mercato, vista la richiesta ai privati di sottoscrivere quote di partecipazione.

Il Sud è uno dei temi su cui lavorare. Sulla continuità territoriale, sono assolutamente disponibile. Con il nuovo Presidente della Regione Sardegna intendo affrontare diversi temi: dalla continuità territoriale alla Tirrenia, alle Autorità por-

tuali, anche perché la legge prevede che insieme ci possa essere un'intesa sullo sviluppo.

Sollecito, per quello che posso fare, il Codice della strada e l'approvazione della legge delega. Proprio perché il fattore tempo è diventato determinante, chiedo se è possibile un'accelerazione da parte del Parlamento, quindi della Camera dei deputati e poi del Senato. Ritengo che questo sia un passo fondamentale per dimostrare la massima attenzione per i cittadini. Credo che sia sbagliato che la rivisitazione del Codice della strada sia concentrata sull'omicidio stradale. È un errore assoluto. A mio avviso, anche i comportamenti negativi si combattono con la prevenzione, la formazione, l'educazione. Se pensiamo di affidare alle leggi e semplicemente addirittura di spostare la rieducazione dall'aspetto amministrativo all'aspetto penale, credo che sia un grave errore. Ci sono i reati più gravi e su questo dovremmo ragionare. Mai legiferare — questa è la mia posizione — sull'onda di un'emotività, perché tutte le leggi approvate sull'onda di un'emotività hanno un effetto assolutamente negativo.

Nessuno di noi vuole la pena di morte, ma se facessimo un referendum sulla pena di morte dopo un efferato delitto, credo che, nonostante in Italia ci sia una grande cultura legata al rispetto della dignità

umana, anche per chi sbaglia e deve pagare la pena, quel referendum avrebbe un risultato inimmaginabile.

Il legislatore deve assolutamente stare attento a legiferare nel merito, ovviamente tenendo conto della gravità dei comportamenti, ma non sull'onda dell'emotività.

Il tema è delicatissimo, come è altrettanto evidente che ci sono dei comportamenti che provocano danni enormi che sono un colpo nella coscienza di ognuno. Bisogna quindi cercare di coniugare i due aspetti.

Mi auguro che la responsabilità di tutti possa da una parte accelerare la rivisitazione del Codice della strada, dall'altra permettere di affrontare anche questi temi nella maniera più corretta e più intelligente possibile, e non sull'onda dell'emotività. Grazie.

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

La seduta termina alle 16.20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 10 giugno 2014.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

€ 2,00



17STC0004140