

In buona sostanza, detto che bisogna essere in due per tentare di guardare insieme, con attenzione, all'evoluzione del sistema infrastrutturale del Paese, raccolgo molto favorevolmente la proposta concreta del collega Esposito. Siamo infatti assolutamente convinti che il sistema che corre lungo il Corridoio 5 sia necessario al Paese, che debba stare all'interno di un sistema di collegamenti — di cui anche altri deputati hanno parlato — che vede l'Italia come piattaforma verso nuove realtà territoriali e verso nuovi sistemi di trasporto su scala mondiale, in cui mi sembra, signor Ministro, che il sistema portuale possa svolgere un ruolo strategico.

Vengo dal Nord-Est, quindi penso all'asse Venezia-Trieste-Ravenna e alla competizione che, rispetto a questo sistema, fanno i porti dell'Alto Adriatico dalla parte della Croazia. Per quanto riguarda la questione nel Corridoio 5, ritengo che la proposta formulata da Esposito rispetto all'osservatorio Virano sia il grande tema che dovremmo affrontare.

Segnalo al Ministro, qualora non lo sapesse, che al Nord-Est il dibattito sulla TAV è appena accennato, ma si stanno già creando condizioni negative, con l'identificazione di un tracciato al di fuori dell'asse vincolato del sistema autostradale preesistente (che è la A4 da Venezia a Trieste), spostandolo verso il mare e facendo presagire un'imminente « discussione » con gli enti locali, con le popolazioni locali, i cui territori saranno attraversati da questo asse importante per il sistema Paese, ma che per loro rappresenta « solo » un enorme problema dal punto di vista infrastrutturale.

In base alle considerazioni del collega Scalera, vorrei capire se siamo intenzionati a utilizzare anche nel Nord-Est il metodo dell'osservatorio Virano, che in Piemonte ha permesso di superare una grave fase, e dico questo proprio perché noi siamo assolutamente favorevoli alle grandi opere, purché queste non creino danni e siano un elemento di sviluppo per i nostri territori.

Assolvo ad un compito di brevità nell'intervento aggiungendo solo due rilievi.

Anzitutto, vorrei conoscere l'opinione del Ministro rispetto alla questione del cosiddetto « federalismo autostradale » che ha iniziato il suo iter nella passata legislatura e che oggi sta vedendo applicazione in particolar modo nella regione Veneto, attraverso la compartecipazione societaria della regione e dei sistemi autostradali di quel territorio con l'ANAS.

In secondo luogo, rispetto al sistema di trasporto pubblico locale, vorrei sapere dal Ministro se ritenga che le risorse allocate, che ci appaiono minime in ragione anche delle condizioni economiche e del prezzo dei carburanti, siano da potenziare al contrario di quanto sta accadendo invece con il decreto-legge n. 112 del 2008, che purtroppo taglia drasticamente ogni investimento in questo settore.

MAURO LIBÈ. Rapidamente, desidero dirle, signor Ministro, che condividiamo l'elenco di opere da lei illustrato nella precedente seduta e che sosterremo e collaboreremo alla loro realizzazione.

Siamo d'accordo sul Corridoio 5 e sulla Salerno-Reggio Calabria, anche se abbiamo trovato negli atti di Governo poche risorse messe a disposizione di queste opere. Sono nato l'anno prima dell'inizio della Salerno Reggio Calabria e sono ormai vecchio, ma la Salerno-Reggio Calabria è ancora in queste condizioni.

Sul problema della Tirreno Brennero, sollevato dalla collega Motta che ha parlato della Pontremolese, osservo che la Pontremolese è un tratto importantissimo di questo collegamento: se ne parla da tempo ma è ora che quest'opera trovi finalmente una soluzione.

Il Ministro conosce bene l'opera e la sua situazione, perché dovrebbe attraversare anche la sua regione, ma resta il fatto che il Paese ha bisogno di un secondo canale di collegamento tra l'Europa e il Mar Tirreno.

A questo collego anche la questione delle cosiddette vie del mare, di cui si è tanto dibattuto negli anni scorsi: i Governi

si sono succeduti. Ma di vie del mare continuiamo a vederne francamente poche.

Dico queste cose perché la volta scorsa, lei ha evidenziato l'esigenza di risorse adeguate e la necessità di coinvolgere il capitale privato, ma dopo quattro giorni la presidente Marcegaglia a Parma ha detto che i privati intendono investire poco o niente nel campo delle infrastrutture. Vorrei quindi sapere da lei, signor Ministro, come si intenda coinvolgere il capitale privato nella realizzazione delle opere pubbliche.

Concordo con il deputato Ghiglia sull'esigenza di definire precise gerarchie per capire da dove si parta, quali opere siano realisticamente realizzabili. Continua, infatti, ad esserci un problema di decisione politica, perché poi il Paese ha bisogno di sviluppo e l'esperienza degli ultimi due anni, sotto questo aspetto, è stata devastante.

La necessità di decisione e la necessità che questa Commissione condivida le scelte del ministero e le sostenga sono importanti per combattere efficacemente tutte quelle spinte che vengono dal territorio e che spesso la demagogia della politica è portata a cavalcare, che inducono a perdere tantissimo tempo e a spendere tantissimi soldi in opere compensative che non hanno nulla a che vedere con quanto si dovrebbe realizzare.

Infine, poiché si è parlato di sicurezza stradale, vorrei sapere come intenda muoversi, signor Ministro, e farle un appello, per il controllo delle concessioni in tema di regolare effettuazione delle manutenzioni.

Le manutenzioni non sono fatte, sebbene siano stabilite all'atto della stipula di ogni concessione. Basta leggere le relazioni dell'Autorità per verificare che nessuna regione, nessun territorio è indenne, perché quasi tutti i concessionari sono largamente deficitari sotto questo aspetto.

In conclusione, ribadisco che collaboreremo per difendere questo settore, però — mi permetta, signor Ministro — dobbiamo iniziare a difenderlo subito e la scelta dei tagli lineari che il Governo ha avviato è sbagliata. Abbiamo, infatti, set-

tori che hanno bisogno di incentivi e altri devono essere tagliati: questo ha bisogno di sostegno. Grazie.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANGELO ALESSANDRI

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

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Desidero innanzitutto ringraziare il presidente e la Commissione per la dignità che avete dato alla mia relazione.

Gli interventi degli onorevoli Mariani, Monai e Libè della scorsa volta e quelli di oggi ammontano a 17 ed io sento il dovere di ringraziarvi se dalla relazione avete fatto nascere un confronto così aperto e così serio.

Molti degli interventi si sono incentrati sul ruolo dei privati nella realizzazione delle opere pubbliche. Credo che questo sia dovuto al fatto che nella mia relazione ho evidenziato la scarsità delle risorse a disposizione del Ministero delle infrastrutture. Ma, poiché non mi voglio arrendere al fatto che non si realizzino infrastrutture per mancanza di soldi, ho cercato di coinvolgere i privati.

Ignoro la ragione delle affermazioni della presidente Marcegaglia, di cui prendo contezza ora, ma posso dire che nei colloqui che ho avuto ho registrato — e cercherò di dimostrarlo fattivamente — opinioni completamente diverse.

Mi meraviglia anche questa polemica sulle infrastrutture del Mezzogiorno e sul fatto che l'allegato infrastrutture non stabilirebbe le priorità, perché non credo che sui flussi finanziari avrei potuto essere intellettualmente onesto più di quanto lo sia stato nella mia relazione.

Per il Mezzogiorno viene dato il 48 per cento di impegni progettuali e il 32 per cento di opere, di cui il 22 per cento con cassa, ai sensi della legge-obiettivo, e il resto con risorse per Ferrovie dello Stato e per ANAS. Questo non mi sembra proprio un taglio delle infrastrutture nel Mezzogiorno.

Il ponte sullo Stretto, la Salerno-Reggio Calabria e altre opere sono la dimostrazione che non abbiamo voluto tagliare proprio nulla per il Mezzogiorno.

È suggestiva e vera la considerazione dell'onorevole Dussin, che ha sintetizzato molto meglio di me la ragione fondamentale per cui si devono realizzare le infrastrutture nel nostro Paese.

Lei ha infatti sottolineato il fatto che i prodotti delle nostre aziende sono competitivi solo fino all'uscita dallo stabilimento, non più alla consegna, perché il costo del trasporto incide troppo rispetto agli altri Paesi europei. Sono perfettamente d'accordo con lei, onorevole Dussin..

GUIDO DUSSIN. Signor Ministro, perché mantiene questo tono formale nel dialogo?

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Perché questa è un'aula parlamentare ed io continuerò anche in questo modo ad essere rispettoso dell'istituzione parlamentare. È chiaro che fuori di qui non esiste « il darsi del lei » fra parlamentari, ma nelle aule parlamentari c'è questa prassi consolidata che io, dopo 26 anni di esperienza parlamentare, non intendo cambiare. Ma non vuole certo segnare una distanza, tutt'altro.

Lei, onorevole Dussin, ha ripreso anche un concetto, che più di una volta ho cercato di affermare in questi due mesi, sulla necessità di snellire le procedure.

Poiché sono vecchio del Parlamento e di ruoli di Governo, rilevo come tutte le volte che ho accennato a questo sia stato oggetto di polemiche da parte delle opposizioni e talvolta anche nel mio stesso partito, perché si afferma che snellire le procedure significa far venir meno i controlli.

Dobbiamo chiarire questo punto: io non voglio assolutamente diminuire i controlli. Se necessario, stabiliamo con una norma come potenziarli, ma è opportuno snellire le procedure.

Cito due esempi. La scorsa settimana, mi sono recato in Piemonte a inaugurare la tangenziale di Vercelli. Il sindaco ha

affermato che il primo progetto era stato presentato nel 1981. Ci sono voluti 4 anni di lavori per realizzarla e 23 anni per la progettazione e i permessi. L'altro ieri, sono stato a Milano a inaugurare il tratto ferroviario Milano-Rogoredo e per una circostanza del tutto casuale è emerso che anche quell'opera era stata ideata nel 1981. Che ci sia un Governo di centrodestra o di centrosinistra, continuare così significa affossare il Paese. Snellire le procedure rappresenta quindi una necessità.

Concordo - è una battaglia che ho fatto per anni come parlamentare - sulla necessità di spostare il trasporto merci su rotaia, realizzando le infrastrutture ferroviarie. Quando tanti anni fa si iniziò a parlare dell'alta velocità ferroviaria e c'erano polemiche da parte di quelli che anch'io ho definito i « fondamentalisti del no » replicavo che sarebbe stata indispensabile per liberare alcune linee ferroviarie da usare per il trasporto merci. Ma per rendere effettivamente possibile questo, occorre realizzare altri interventi come, ad esempio, far sì che i porti siano collegati con le ferrovie. L'Italia ha 8.000 chilometri di coste e un numero di porti forse anche eccessivo rispetto alle necessità, ma senza collegamenti con le ferrovie non sarà possibile realizzare l'obiettivo indispensabile dello spostamento di una parte del trasporto merci su rotaia.

Per quanto riguarda la polemica sulle risorse, oggi il Parlamento sa, perché è scritto nella mia relazione e perché è scritto nell'allegato infrastrutture, che nel triennio occorrono 44 miliardi di euro. E abbiamo scritto che 14 miliardi devono venire dalla mano pubblica e 30 dai privati. Sulle risorse pubbliche stiamo costruendo una proposta - a questo scopo la prossima settimana mi recherò in Lussemburgo a incontrare il presidente della Banca Europea per gli Investimenti (BEI) -, perché non mi arrendo al fatto che le casse pubbliche siano vuote. Sulle risorse private abbiamo già avuto « coperture » che reputo importanti. Mi fa piacere che alcuni deputati abbiano citato le dichiarazioni del presidente Marcegaglia: nei

prossimi giorni cercherò di parlare con lei, che evidentemente non si è incontrata con i privati che intendono realizzare le infrastrutture.

Per quanto riguarda la Torino-Lione, sui lavori preparatori e sulla proposta compensativa « più servizi e più treni » è stato necessario convincere le popolazioni interessate che la realizzazione della Torino-Lione avrebbe comportato un sacrificio ma che esso sarebbe stato compensato. Il 29 luglio prossimo, e questo è un fatto positivo, si svolgerà il Tavolo istituzionale, che noi abbiamo accettato di rinviare (inizialmente era fissato per la prima metà di luglio), dopo che i sindaci hanno chiesto di spostarlo perché avevano bisogno di un ulteriore approfondimento.

A monte di questo risultato c'è il fatto che, subito dopo l'insediamento, quando ho detto all'architetto Virano che volevo incontrare l'osservatorio, lui si è dichiarato immediatamente disponibile a preparare l'incontro. Ho fatto presente che non intendevo limitarmi ad incontrare l'osservatorio, ma volevo incontrare anche i sindaci dei comuni interessati. Per cui, mi sono recato a Torino, dove la mattina ho presieduto una riunione dell'osservatorio e nel pomeriggio, ho incontrato i sindaci.

In quella sede si è aperto un dibattito, nel corso del quale sono rimasto favorevolmente sorpreso. Alcuni sindaci — che conoscevo avendone letto sui giornali le proteste — mi hanno detto — parlando di interventi compensativi — che non volevano evitare di pagare l'ICI, ma che volevano treni e più servizi. Credo che questa sia una richiesta di grande dignità, che il Governo deve accogliere per venire incontro alle esigenze di quelle popolazioni.

Un giornale nazionale pubblicato a Torino la mattina del mio arrivo ha scritto che quattro sindaci non si sarebbero presentati all'incontro perché appartenenti all'estrema sinistra. Tre di loro, invece, venuti erano presenti e al termine dell'incontro uno di loro mi ha ringraziato per il modo in cui avevo affrontato il discorso, e mi ha dichiarato di avergli suscitato qualche dubbio. Credo che questo sia dialogare. In Italia, è indispensabile dia-

logare con gli enti locali, per il ruolo e per la tradizione millenaria che hanno i nostri comuni e che non ha eguali in altri Paesi.

Torno ad alcune osservazioni svolte dai commissari. L'allegato infrastrutture approvato quest'anno esplicita chiaramente i propri obiettivi: recupera le opere bloccate; elenca il quadro delle risorse; identifica gli atti programmatici — non solo quelli della legge-obiettivo —; e, soprattutto, accetta le richieste delle regioni e rivisita le intese generali quadro sottoscritte in passato. Nella conferenza Stato-regioni si è svolto un dibattito e abbiamo recuperato le richieste formulate dalle regioni.

Certo, non posso dire di aver confermato tutto quel che aveva fatto il precedente Governo, che aveva bloccato o accantonato molte opere. Accettare questo avrebbe significato tornare ad accantonare alcune opere, *in primis* — so che alcuni non sono d'accordo —, il ponte sullo Stretto.

Per quanto riguarda la Pontremolese, c'è una storia anche personale che voglio rappresentare alla Commissione. Sono stato per 23 anni alla Camera e sulla Pontremolese, essendo anche toscano, ho fatto tante battaglie. In proposito la posizione del Governo è chiara: noi rispettiamo la delibera del CIPE del 2008 e si sta andando avanti sulla progettazione, quindi non ci sono passi indietro. Quanto alla Ti-Bre, stiamo rispettando gli impegni assunti nel 2001. Pertanto, ha perfettamente ragione il presidente Grillo a dire le cose qui riferite. Ribadisco che sulla progettazione della Pontremolese erano stanziati 48-50 milioni di euro: insomma, noi rispettiamo gli impegni che sono stati presi nella delibera CIPE del gennaio 2008.

Ringrazio l'onorevole Mastromauro che considera condivisibili le dichiarazioni d'intenti su una legge-obiettivo per le città, anche se aggiunge che è stato inserito solo l'articolo del piano casa. Preciso che si tratta solo del primo atto di ciò che nell'allegato infrastrutture abbiamo definito come legge-obiettivo per le città.

Ai deputati che hanno affermato che il Mezzogiorno è stato penalizzato, voglio

ricordare che la Salerno-Reggio Calabria va avanti senza tentennamenti. Gli ostacoli al suo completamento non riguardano la volontà del Governo di realizzarla, ma sono di altro tipo e si spera di superarli. Inoltre, la Palermo-Messina non mi risulta che sia una rete ferroviaria del Nord o del Centro d'Italia; gli schemi idrici del Meridione, i sistemi portuali di Gioia Tauro e di Taranto mi sembrano priorità non del Nord ma del Sud dell'Italia.

Onorevole Mastromauro, lei ha detto che si vogliono agevolare le grandi imprese, trascurando le piccole. Ora, chi come me ama la politica considera naturale la polemica e a volte, anche se è diventato Ministro, cede amichevolmente ad essa. Proprio il suo partito, onorevole Mastromauro, in questi giorni ha attaccato pesantemente il sindaco di Roma che si è dichiarato contrario ai macrolotti, rilevando l'esigenza di piccoli lotti per far lavorare le piccole imprese. È necessario quindi mettersi d'accordo su quale tesi sostenere, senza contare che per realizzare una grande infrastruttura, non si può convocare una piccola impresa con 20 dipendenti, ma occorre coinvolgere coloro che rappresentano grandi imprese.

Certo, è necessario anche valutare cosa si intenda per «grandi imprese», perché quelli che da noi sono macrolotti (ad esempio, da 2 miliardi euro), sono considerati piccoli lotti negli altri Paesi.

L'onorevole Tortoli è intervenuto sulle vie del mare e sulla sicurezza stradale. Apprezzo la sensibilità che c'è in Parlamento su quest'ultimo tema, che al Senato è stato sollevato anche con maggior forza di quella usata dall'onorevole Tortoli. Francamente, però, non posso assumere l'impegno richiesto sulla cartellonistica, perché la sostituzione dei cartelloni stradali in tutta Italia richiederebbe una cifra che veramente non ho a disposizione; con le risorse che ho preferisco fare le infrastrutture piuttosto che cambiare i cartelloni stradali, anche se mi rendo conto dell'esigenza di intervenire sulla rete della segnaletica e sulla tecnologia.

Ci si chiede se il gran numero di incidenti siano conseguenza anche delle

carenze infrastrutturali. Su questo, tuttavia, è necessaria una riflessione, se è vero che il numero degli incidenti che si verificano all'interno delle città è superiore a quello degli incidenti che avvengono all'interno delle grandi infrastrutture.

All'onorevole Iannuzzi rispondo che le priorità sono nei fatti. Si pretendeva che nell'allegato infrastrutture si indicasse l'ordine degli interventi da svolgere?. In quel documento abbiamo elencato complessivamente le priorità. Chi legge oggi l'allegato infrastrutture scopre che le opere approvate sinora, per una spesa pari a 115 miliardi di euro, comprese quelle che intendiamo avviare nel prossimo triennio, con un investimento complessivo di 44 miliardi di euro, sono tutte prioritarie. L'elenco contenuto nell'allegato infrastrutture non indica un ordine di importanza, perché consideriamo queste opere tutte, complessivamente, prioritarie.

A coloro che hanno sollevato il problema del *project financing* rispondo che su questo tema auspico un confronto anche all'interno del Parlamento.

Per quanto riguarda la revisione dei prezzi, ricordo che quando sono stato invitato dall'ANCE all'assemblea annuale dell'associazione, ho detto chiaramente che non potevo accettare richieste di revisione prezzi, in termini di impegno politico. Potevo però attivare un tavolo su questo problema, tavolo che stiamo approntando, per valutare cosa è possibile fare, per cercare di dare una risposta alle crescenti preoccupazioni degli operatori del settore.

Ho difficoltà a credere che potremo superare questo problema con una norma di legge; personalmente non sarei in grado di scrivere una norma di questo tipo. Coloro che stanno realizzando le infrastrutture hanno ragione, perché l'acciaio in setto-otto mesi è salito del 35-40 per cento. Chi governa ha però il dovere di essere intellettualmente onesto. Avrei potuto strappare l'applauso all'assemblea dell'ANCE dicendo: «Sì, facciamo la revisione prezzi», ma poi avrei preso tante

pernacchie nelle settimane successive perché non avrei avuto gli strumenti per poterlo fare.

Credo che l'onorevole Foti, senza citarlo, si riferisse all'Expo 2015, che rappresenta un'opportunità per l'Italia. Ricordo che quando si diffuse la notizia che l'Expo era stata assegnata a Milano, e all'epoca il Governo non era di centrodestra, al giornalista che chiedeva la mia opinione risposi che era mio costume tifare sempre Italia, senza fare distinzioni in base al colore del Governo in carica. L'Expo è un'occasione eccezionale, solo che si pensi che in sei mesi sul territorio nazionale arriveranno circa 60 milioni di persone, e le opere che sono necessarie per l'Expo sono elencate in un decreto che sarà emanato nei prossimi giorni.

L'onorevole Foti ha anche citato il problema del ruolo dei privati nella realizzazione delle opere pubbliche. Concordo sull'esigenza di approfondimenti sia sul *project financing* che sui grandi corridoi europei. I privati chiedono regole e tempi certi e in materia di *project financing* ci stiamo muovendo nella logica del partenariato pubblico-privato proprio per evitare alibi gratuiti. Sui corridoi europei, invece, a ottobre proporrò un documento di aggiornamento sulle reti TEN.

Sulla logistica, nell'allegato infrastrutture, invece delle precedenti 37 piastre logistiche ne sono previste solo 7: ritengo che questo sia un fatto di forte assunzione di responsabilità.

Anche l'onorevole Scalera ripropone le esigenze dei privati, che chiedono date e regole certe. Rispondo che ai privati non si chiede di regalare nulla e sulle opere pedaggiate possiamo sicuramente trovare un'intesa con loro. Devo anche dire, peraltro, che alcuni Fondi internazionali scrivono al ministero chiedendo incontri perché sono interessati a investire nel nostro Paese: non dobbiamo perdere queste occasioni. La rassicuro, dunque, onorevole Scalera: i contatti con i privati ci sono e abbiamo già una prima griglia di disponibilità. Tutti chiedono tempi certi e su questo fronte chiedo anche al Parlamento di intervenire, ad esempio sulla

disciplina sulla conferenza di servizi, in base alla quale se intorno ad un tavolo mancano due persone su 17 o 18 bisogna rinviare, perdendo così del tempo.

Su questo versante non voglio fare un atto di prepotenza come Governo e gradirei che fosse il Parlamento stesso ad intervenire con un'iniziativa parlamentare; altrimenti la proposta sarà fatta dal Governo e poi il confronto si svolgerà in Parlamento. Del resto, quelli che hanno bloccato il processo organico di infrastrutturazione del Paese sono stati poi penalizzati, perché in Parlamento non sono tornati, forse perché gli elettori hanno tenuto conto anche di questo.

All'onorevole Esposito in larga parte ho già risposto, ma voglio aggiungere che l'architetto Virano aveva preso l'impegno di chiudere entro il 30 giugno la prima fase, obiettivo ottimamente raggiunto. È stato confermato e ora inizia la seconda fase, quella della progettazione, che richiede un dialogo con i sindaci, che hanno una ulteriore, legittima preoccupazione. Poiché il prossimo anno si voterà in numerosi comuni, spero di infondere tranquillità come Governo affinché la campagna elettorale non si incentri su un « sì » o un « no » alla Torino-Lione, perché questo sarebbe sbagliato.

Nel Corridoio 5 in Veneto e Friuli non esistono elementi di blocco, ma siamo disponibili ad un confronto con gli enti locali. La conferenza sarà gestita con una tempistica e un pieno coinvolgimento.

Circa le infrastrutture per Torino non è previsto alcun taglio ed è stato per ora accettato tutto quanto richiesto dal sindaco Chiamparino.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE SALVATORE MARGIOTTA

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sul tema della piattaforma logistica, sollevato dall'onorevole Di Cagno Abbrescia, e sulla nuova centralità del Mediterraneo, voglio ricordare che poche settimane fa a Milano si è svolto un interessante convegno organiz-

zato dalla Camera di commercio, cui hanno partecipato molti ministri di Paesi che si affacciano sul Mediterraneo. Abbiamo parlato anche delle cosiddette autostrade del mare, che devono riguardare non soltanto il territorio nazionale, ma i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo. Nella riunione dei ministri dell'Unione europea, che si terrà nel mese di ottobre, cercherò di dare avvio alla rivisitazione delle reti TEN del sistema euromediterraneo. La Puglia con il Corridoio 8 e con l'esplosione della domanda diventa, evidentemente, un nodo chiave per il Mediterraneo.

Onorevole Pili, gradirei approfondire anche con audizioni in Commissione, naturalmente se il presidente e l'ufficio di presidenza sono d'accordo, l'argomento dell'urbanizzazione primaria e secondaria da lei sollevato, che può essere risolto solo dal Parlamento. Se ci sarà la volontà della Commissione, sono disponibilissimo a incontrarmi con i suoi membri.

Quanto alla focalizzazione dell'attenzione sul principio della prelazione a favore del promotore di opere pubbliche, si pone un problema di compatibilità con la normativa europea. L'Europa c'è, può darsi che funzioni male, che sia ancora molto commerciale e non politica, ma esiste e bisogna fare i conti con questo fatto.

Per quanto riguarda il porto Canale di Cagliari e la portualità italiana in generale, voglio dire con chiarezza che non sono assolutamente soddisfatto di come funzionano i porti in Italia. Forse perché ho iniziato la mia vita politica, la mia carriera politica, in una città dove c'è un porto importante, sono convinto che le potenzialità portuali in Italia non sono assolutamente sfruttate e che la legge di riforma portuale, la legge n. 84 del 1994, debba essere non oggetto di piccoli interventi emendativi, bensì riscritta. Bisogna fare una nuova legge quadro e per questo, dalla prossima settimana, sarà aperto un tavolo tecnico presso il Ministero delle infrastrut-

ture con le autorità portuali. (ieri, ho incontrato il Comandante generale delle Capitanerie di porto, perché voglio che partecipino a questo tavolo).

Conosco bene la Sardegna, in cui ho trascorso un anno della mia vita. E devo dire che il porto di Cagliari oggi è praticamente inesistente e necessita di un intervento. A questo proposito, ho fissato un incontro per lunedì prossimo con il presidente della giunta regionale sarda, che verrà a confrontarsi sui vari temi che riguardano la Sardegna.

Concordo sulla necessità di coinvolgere gli enti locali rilevata anche dall'onorevole Viola, ma vorrei capire meglio cosa egli intenda per federalismo stradale o autostradale. Preciso, però, perché ne ha parlato nel suo intervento, che sulle concessioni autostradali, la decisione del Governo assunta con decreto-legge ha evitato all'Italia una penale per mancato rispetto delle direttive comunitarie. Quanto alla TAV tra Milano, Venezia e Trieste, cui sempre l'onorevole Viola ha fatto riferimento, ribadisco che il confronto dura da dieci anni e lo manterremo aperto.

L'onorevole Libè riprende un argomento a me molto caro, quello delle cosiddette vie del mare. Per quanto riguarda i privati e la loro intenzione di investire poco nelle infrastrutture, mi risulta il contrario, per cui faremo degli approfondimenti in merito.

In conclusione, riporto un dato che interessa soprattutto coloro che hanno sostenuto che il Meridione sarebbe stato penalizzato. Nell'allegato infrastrutture ho voluto inserire la Bari-Napoli in legge-obiettivo e la progettazione vera della ferrovia Battipaglia-Reggio Calabria. Quanto alla Salerno-Reggio Calabria, voglio citare un dato: dal 1990 al 2001 sono stati investiti 1,1 miliardi di euro, dal 2002 al 2006 4,4 miliardi di euro; nel 2011 ne sarà completato il 90 per cento. Mi sembra, quindi non di averla relegata in seconda fila, ma di averla considerata una priorità a tutti gli effetti.

Infine, ringraziando il presidente e la Commissione, mi dichiaro disponibile — per il rispetto che ho per il Parlamento — a venire in Commissione a riferire o a confrontarmi con i parlamentari ogni volta che lo riterrete opportuno.

Verrò convintamente, persuaso di svolgere un ruolo importante, perché solo attraverso il confronto si possono trovare le soluzioni, purché vi sia la volontà politica, e perché sono convinto che le infrastrutture non rappresentino un problema di colore politico, ma siano necessarie al Paese. Realizzare le infrastrutture significa rilanciare il Paese da un punto di vista economico e renderlo competitivo con gli altri Paesi europei.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il Ministro Matteoli a nome del presidente, dell'ufficio di presidenza e di tutti i componenti della Commissione per la disponibilità manifestata, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16,05.

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

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 4 agosto 2008.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

