

COMMISSIONI RIUNITE
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI (VIII)
— TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

1.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 25 MARZO 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE
MARIO VALDUCCI

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Esposito Stefano (PD)	26
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3	Lovelli Mario (PD)	22
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sul programma delle infrastrutture strategiche e il piano degli interventi nel triennio 2009-2011, nonché i finanziamenti statali al gruppo Ferrovie dello Stato (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento della Camera dei deputati):		Margiotta Salvatore (PD)	20
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 7, 8, 17 19, 20, 24, 26	Mariani Raffaella (PD)	16, 17
Biasotti Sandro (PdL)	20, 21	Mastromauro Margherita Angela (PD)	24
Boffa Costantino (PD)	23	Matteoli Altero, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 9, 10, 17, 19, 20 21, 22, 23, 24, 25, 26
Fiano Emanuele (PD)	21, 22, 25	Meta Michele Pompeo (PD)	9, 10
Garofalo Vincenzo (PdL)	23	Misiti Aurelio Salvatore (IdV)	7
		Moffa Silvano (PdL)	12
		Montagnoli Alessandro (LNP)	14
		Motta Carmen (PD)	23, 24
		Velo Silvia (PD)	19, 21
		ALLEGATO: Documento depositato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti	27

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Liberal Democratici-Repubblicani: Misto-LD-R.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,20.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sul programma delle infrastrutture strategiche e il piano degli interventi nel triennio 2009-2011, nonché i finanziamenti statali al gruppo Ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sul programma delle infrastrutture strategiche e il piano degli interventi nel triennio 2009-2011, nonché i finanziamenti statali al gruppo Ferrovie dello Stato.

Do la parola al Ministro Matteoli per il suo intervento.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Quando sono venuto in audizione presso le Commissioni competenti del Parlamento, all'inizio della legislatura, vi annunciavi un percorso che otto mesi fa sembrava possibile, perché

otto mesi fa l'intelligenza economica nazionale ed internazionale aveva descritto un futuro diverso rispetto a quanto oggi stiamo vivendo.

Un futuro con un PIL, nel 2009, all'1,7 per cento per l'Italia, al 2,3 per cento per l'Unione Europea. L'unica preoccupazione, per assurdo, non era la stagnazione o la recessione, ma l'esplosione dei costi di alcuni prodotti e dei costi energetici.

E, nel mese di luglio, come ricorderete, ipotizzammo e definimmo, pur in presenza di indicatori macro economici ottimistici, un piano triennale — e non un piano decennale — molto contenuto.

Come già ho avuto modo di dire, si trattava di un piano triennale di 44 miliardi di euro che affrontava le emergenze che ritenevamo e riteniamo, se non risolte, davvero pericolose per la crescita e lo sviluppo del Paese. Le emergenze che ebbi modo di esporre erano quelle legate alla congestione, alla saturazione ed alla monomodalità della nostra offerta infrastrutturale.

La volontà del Governo era mirata non alla definizione di programmi e di piani estranei ad una concreta e misurabile « esigenza Paese », ma era strettamente legata ad una esigenza primaria del comparto economico prima ancora di quello trasportistico e logistico.

L'« Allegato Infrastrutture » al Documento di programmazione economica e finanziaria 2009-2013 rappresentò una vera discontinuità con il passato, in quanto, per la prima volta, il Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti definì un processo programmatico in cui ogni azione era motivata in termini di competenza e cassa.

L'« Allegato Infrastrutture » è diventato, così, un vero atto contrattuale, un riferi-

mento certo delle volontà del Governo e del Parlamento. Ebbene, a ottobre tutte le previsioni sono crollate; siamo entrati in una grave e complessa recessione. A ottobre quel piano rischiava di rimanere solo un piano.

Nelle varie audizioni fatte nelle aule parlamentari ho sempre ricordato che avrei in tutti i modi onorato gli impegni assunti. Ebbene, a seguito di una serie di strumenti legislativi approvati e di decisioni assunte in sede CIPE ed in Conferenza Stato Regioni, e tenuto conto di quanto già definito ed approvato nell'« Allegato Infrastrutture » al DPEF 2009-2013, in particolare per il triennio 2009-2011, ho sottoposto all'esame del CIPE il quadro programmatico che si intende attivare nel corrente anno.

La logica seguita è stata quella: di garantire una quota almeno del 30 per cento agli interventi nel Mezzogiorno; di utilizzare le risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) assegnate dal CIPE al Fondo infrastrutture; di utilizzare per il centro nord la quota del 15 per cento dei fondi FAS; di prendere anche in esame tutti gli interventi già in parte supportati finanziariamente e già previsti dai DPEF antecedenti a quello approvato dal Parlamento nell'agosto del 2008; e infine di tener conto dell'immediata attivazione del processo realizzativo, incidendo così, in modo sostanziale e tempestivo, sulla crescita del PIL e sulla contestuale garanzia occupazionale.

Con tali condizioni è stato possibile identificare le aree programmatiche al cui interno ubicare i vari interventi per un importo di 16.600 milioni di euro e di 1.200 per l'edilizia scolastica e carceraria.

Tale importo globale trova copertura nei seguenti provvedimenti: in primo luogo il decreto-legge n. 185 del 2008, convertito in legge n. 2 del 2009, che assegna per il 2009 e per il 2010 quote annuali per quindici anni pari, rispettivamente, a 60 milioni di euro e 150 milioni di euro, consentendo l'attivazione di un volano di risorse, pari a 2.520 milioni di euro, per il rifinanziamento della cosiddetta « legge obiettivo »; in secondo luogo, sempre tale

decreto-legge, all'articolo 25, assegna 960 milioni di euro per investimenti alle Ferrovie dello Stato; in terzo luogo, i fondi FAS assegnati con due distinte decisioni del CIPE, una nella seduta del 18 dicembre 2008 pari a 7356 milioni di euro e l'altra del 6 marzo 2009 pari a 5.000 milioni di euro, di cui 1.000 milioni per l'edilizia scolastica e 200 milioni per l'edilizia carceraria. Ricordo che il volano di 11.156 milioni di euro, oltre a garantire i 960 milioni di euro stanziati per le Ferrovie dello Stato, è stato utilizzato anche per supportare i contratti di servizio tra Ferrovie dello Stato e regioni, i provvedimenti per la privatizzazione di Tirrenia e la legge sull'emergenza prezzi. In ultimo, l'insieme di risorse garantite da capitali privati, cioè dalle concessionarie autostradali, per la realizzazione di assi autostradali, è pari a 8.090 milioni di euro.

Ma accanto a questo quadro programmatico, sempre nel 2009, prende corpo un'altra serie di interventi che può e deve essere attivata contestualmente.

Tale quadro si compone sia di interventi già esaminati ed approvati dal CIPE e supportati finanziariamente, sia di interventi approvati dal CIPE, ma solo parzialmente supportati finanziariamente.

Della prima area fanno parte interventi che trovano una copertura globale di 8.165 milioni di euro (2.175 milioni di euro di contributo pubblico e 5.990 di contributo privato) e sono relativi ai seguenti interventi: Pedemontana Lombarda, autostrada Milano-Brescia (BreBeMi), Corridoio tirrenico (primo stralcio Cisterna-Valmontone), Metrotramvia di Bologna, asse Rimini Riccione, metropolitana di Napoli (linea 6), piastra logistica di Trieste, piastra logistica di Taranto.

Della seconda area fanno parte interventi dell'importo pari a 5.168 milioni di euro, che trovano una copertura parziale di 3.303 milioni di euro ed una esigenza finanziaria di 2.215 milioni di euro.

Se entriamo nel merito delle singole « non disponibilità finanziarie » appuriamo però che: nel caso dell'asse ferroviario Passo Corese-Rieti siamo in attesa del contratto di programma delle Ferrovie

dello Stato; per quanto concerne il raccordo Campo Galliano-Sassuolo, il nodo di Perugia, Tre Valli seconda fase e l'asse stradale Orte-Civitavecchia, è in corso di verifica l'accesso a forme di *project financing*. Per l'asse autostradale « Domiziana », per il collegamento tra la strada statale 514 e la strada statale 194 « Ragusana » e per l'asse autostradale Termoli-S. Vittore sono in corso approfondimenti del *project financing*, in quanto la quota relativa ai fabbisogni aggiuntivi dovrebbe gravare sui fondi FAS di competenza regionale.

Appuriamo, quindi, che possiamo, entro l'anno, dare risposte concrete anche a queste esigenze aggiuntive.

Alla luce di tali considerazioni emerge chiaramente che siamo di fronte ad una ponderosa operazione infrastrutturale, una operazione che ha un comune denominatore insieme ad una volontà strategica: dare corso, concretamente, nel 2009, a tutti gli interventi proposti, utilizzando sia forme di accesso al credito come già fatto con la Banca europea degli investimenti (BEI) e quanto prima con la Cassa depositi e prestiti, sia dando attuazione al contratto di programma delle Ferrovie dello Stato e dell'ANAS, sia verificando, con le regioni, la possibilità di ottimizzare al massimo le risorse assegnate attraverso i fondi POR (Programmi operativi regionali) e FAS di competenza regionale.

Appare evidente che è possibile avviare concretamente entro il 2009 un rilevante volume di investimenti pari a 24.765 milioni di euro (16.600 milioni di euro più 8.165 milioni di euro).

È utile ricordare che, sempre nel 2009, l'ANAS prevede di appaltare interventi per un valore globale di 1.145 milioni di euro e le Ferrovie dello Stato per un valore pari a 2.615 milioni di euro.

La credibilità della proposta relativa al piano di investimenti 2009, un piano che rende possibile investimenti pari a 24.765 milioni di euro, è testimoniata da quanto in questi anni attuato, concretamente, attraverso la « legge obiettivo ».

La segreteria del CIPE, di intesa con la struttura tecnica di missione, ha in questi

ultimi tre mesi prodotto un pregevole documento sullo stato di attuazione delle opere della « legge obiettivo ».

Nella richiesta di audizione mi è stato chiesto anche un approfondimento informativo sui finanziamenti per il trasporto ferroviario. Senza dubbio lo sforzo del Governo per il comparto ferroviario è stato rilevante e determinante, sia per quanto concerne la voce « investimenti », sia per quanto concerne la voce « esercizio ».

Per la componente investimenti, come detto in precedenza, l'attenzione è stata riposta sulle seguenti opere: asse ad alta velocità Milano-Genova (prima fase interventi relativi al terzo valico dei Giovi, per cui è prevista l'attivazione di interventi per circa un miliardo di euro); asse ad alta velocità Milano-Verona (tratta Brescia-Treviglio, il cui importo è di circa 2 miliardi di euro); asse Pontremolese (primo segmento funzionale dell'importo di circa 200 milioni di euro).

Tre assi che consideriamo, da sempre, assi portanti dei corridoi comunitari.

Accanto a questi interventi è stata posta grande attenzione alle opere ferroviarie nel Mezzogiorno; mi riferisco, in particolare, alla progettazione del nuovo collegamento ferroviario Napoli-Bari; all'adeguamento funzionale dell'asse Salerno-Reggio Calabria; all'asse ferroviario Palermo-Catania. Interventi, questi, presenti nel contratto di programma delle Ferrovie dello Stato in corso di definizione proprio in questi giorni.

Sul contratto di programma delle Ferrovie dello Stato voglio fare una precisazione. Il compito delle Ferrovie dello Stato è quello di proporre gli interventi, le priorità e le fasi temporali; la decisione spetta al Governo nel suo ruolo di azionista unico e di decisore strategico.

Vorrei quindi ricordare a quei colleghi, che spesso dimenticano questa strutturale distinzione, che è il Governo l'interlocutore unico delle scelte.

Per quanto concerne poi il materiale rotabile posso assicurare, sin da ora, che una cospicua parte dell'importo, pari a

960 milioni di euro prima richiamato, sarà destinata all'acquisto di materiale rotabile.

In merito poi alle azioni legate all'esercizio ferroviario sia quello regionale, sia quello di media e lunga percorrenza, sono state garantite le risorse per un triennio, pari rispettivamente a 480 milioni di euro all'anno per il trasporto regionale (risorse, queste, assegnate alle Regioni per onorare i contratti di servizio) e 110 milioni all'anno per il trasporto di media e lunga distanza.

Mi è stato infine chiesto di informare le Commissioni su quanto il Governo sta facendo per la riforma del codice della strada.

Sono trascorsi 17 anni dall'emanazione del nuovo codice della strada, ed a seguito di numerosi interventi legislativi (circa 70) che — pur motivati da legittime ragioni di necessità ed urgenza — hanno compromesso l'organicità della materia, i tempi sembrano maturi per il conferimento di una nuova legge delega per una revisione generale del codice.

Tale esigenza è mirata a conseguire, attraverso un intervento di armonizzazione della disciplina delle norme di comportamento e del sistema sanzionatorio nella materia della circolazione stradale, l'obiettivo della tutela della sicurezza stradale e della incisività degli istituti sanzionatori.

Ulteriore intento è quello di delegificazione di tutte quelle disposizioni che, suscettibili di frequenti aggiornamenti per esigenze di adeguamento alle evoluzioni tecnologiche ovvero a disposizioni comunitarie, richiedono uno strumento di produzione normativa che consenta tempi più rapidi e procedure più snelle.

Il testo recante disposizioni sulla sicurezza stradale — elaborato dal Comitato ristretto della IX Commissione e giunto ormai ad una stesura pressoché definitiva ed ampiamente condivisa — rappresenta il frutto di una sinergia tra gli organi istituzionalmente deputati alla funzione propositiva ed il Governo. Infatti, il testo che ne è risultato è stato frutto di un costante e proficuo confronto, nel quale l'Amministrazione, nel rispetto del ruolo centrale

della Commissione trasporti della Camera e grazie al lavoro dalla stessa svolto in una materia tanto complessa quanto delicata nei suoi risvolti socio economici, ha potuto collaborare alla definizione della introducenda disciplina, ed ha altresì trovato accoglienza per talune istanze particolarmente sentite: il tutto, ovviamente, nel comune interesse della sicurezza stradale.

Avendo come obiettivo tale sicurezza, infatti, il testo predisposto è finalizzato a dare armonicità e coerenza a talune delle disposizioni attualmente vigenti, nonché ad apprestare nuovi ed efficaci strumenti di contrasto a quei comportamenti che maggiormente compromettono la circolazione stradale in sicurezza.

Ciò posto, intendo valutare se esistano le condizioni per trasfondere l'articolato, così compiutamente ed efficacemente elaborato dalla Commissione, in un provvedimento legislativo di urgenza e pertanto proporre al Consiglio dei Ministri uno schema di decreto-legge, atteso che le cronache quotidianamente registrano una frequenza di sinistri stradali con esiti molto gravi — sia in termini di vite umane e di postumi invalidanti che in termini di costi sociali — tali da qualificare detto fenomeno come una vera e propria piaga sociale; appare invero di assoluta necessità ed urgenza un intervento del legislatore atto ad arginare, se non a reprimere, tale situazione.

Parimenti, ed in piena coerenza con il lavoro sino ad ora egregiamente svolto, che andrà tutelato nella sua integrità, il Governo intende altresì valutare la possibilità di una legge delega per la revisione generale del codice della strada e del regolamento di attuazione, nell'ottica di pervenire ad una semplificazione della materia anche attraverso un intervento di armonizzazione della disciplina delle norme di comportamento e del sistema sanzionatorio nella materia della circolazione stradale.

L'auspicio è che il clima di massima collaborazione e condivisione di una comune finalità possa accompagnare i prossimi lavori, così come ha sostenuto l'elaborazione del predetto testo unificato.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro Matteoli per il suo intervento.

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

AURELIO SALVATORE MISITI. Devo dire che la prima parte dell'esposizione del Ministro mi preoccupa molto. Egli ci ha ricordato, infatti, che da luglio ad ora lo scenario è cambiato completamente e che, all'epoca, il Governo non prevedeva nulla di quanto sarebbe successo in seguito. Ritengo di poter dire, però, che non lo prevedeva neanche ad ottobre o in altre occasioni in cui abbiamo incontrato i rappresentanti del Governo.

Ci troviamo in una situazione che, probabilmente, fra sei mesi potrebbe essere di nuovo totalmente diversa. Spero, ovviamente, che ci sia un ritorno alla situazione precedente e non una discesa verso posizioni ancora più drammatiche della crisi economica.

A me pare, quindi, che la previsione fatta allora sia stata mantenuta; il Parlamento ha infatti ricevuto il DPEF quando c'erano quelle condizioni, quando la situazione era completamente diversa da quella attuale. È evidente che, allora, c'era più tranquillità e si poteva pensare molto di più alle grandi opere e alle opere strategiche, così come era effettivamente previsto nel DPEF e in tutti i DPEF precedenti. Oggi, e comunque da qualche mese a questa parte, sarebbe necessaria una profonda revisione dei suoi contenuti.

La questione che mi pongo, dunque, riguarda le grandi opere previste, i 16,6 miliardi di euro; non parlo degli 1,2 miliardi di euro, perché in questo caso la spesa mi sembra pertinente, dal momento che questa somma si riferisce all'edilizia scolastica e carceraria, cioè ad interventi più immediatamente realizzabili dato che ci sono molti cantieri aperti, decine di carceri lasciate a metà e, probabilmente, questi possono essere realisticamente realizzati.

Oggi abbiamo bisogno di intervenire soprattutto nelle piccole e medie costruzioni; abbiamo bisogno di aprire imme-

diatamente i cantieri e di mettere in moto l'economia. L'edilizia, come sappiamo, è il motore dell'economia, è l'industria principale, in Italia e in Europa.

Chiedo, quindi, quanti cantieri si possono aprire immediatamente e quanta occupazione si può creare nel giro di qualche mese con i 16,6 miliardi di investimenti previsti. Se il risultato non è soddisfacente, bisogna cambiare la destinazione di queste risorse. La crisi è diventata talmente drammatica che, se non si accende il motore dell'edilizia, in Italia non potrà che peggiorare. Non voglio entrare nel merito specifico di questi 16,6 miliardi di euro. Conosco bene questi dati; si tratta di finanziamenti, anche vecchi, che è corretto rinnovare, purché li si renda operativi immediatamente.

Il Ministro ha citato molti appalti nella discussione sulle singole opere previste; sappiamo benissimo, però, che per aprire un cantiere occorrono da due a tre anni, se tutto va bene, per ottemperare agli impegni amministrativi e burocratici. Questi tempi, però, non coincidono con i tempi della crisi. La domanda che le pongo, dunque, su questa prima parte del suo intervento, è se si intende esaminare bene quello che succede per non essere presi alla sprovvista, come è accaduto la volta scorsa e come accade da sei mesi a questa parte. Mi domando se non sia possibile cominciare addirittura a revisionare il documento di programmazione e individuare investimenti diversi; mi chiedo cioè se non sia il caso di finanziare, ad esempio, i comuni e le province che hanno la possibilità, con progetti pronti e appalti già assegnati, di aprire immediatamente cantieri. L'alternativa è andare, come se nulla fosse, verso la realizzazione di queste opere, nei tempi, purtroppo, previsti dalla nostra legislazione. Certamente nessuna di esse sarà operativa per questo anno né per quello prossimo.

Quanti di questi 16,6 miliardi di euro si trasformeranno in cantieri aperti nel giro di quest'anno? Non so se siete in grado di rispondere a questa domanda, ma se non

fosse così bisognerebbe cominciare a pensare di deviare queste risorse da qualche altra parte.

Passo ora alla seconda questione. Nella sua relazione non compare nulla al riguardo, ma so che, come Governo, vi apprestate a varare un provvedimento sull'edilizia. Non voglio entrare nel merito, non ne ho interesse. Credo, però, che una Commissione parlamentare debba ricordare al Governo che oggi, in Italia, in materia di edilizia residenziale, pubblica e privata, non c'è bisogno di provvedimenti che consentano di aumentare la cubatura, ma di provvedimenti che permettano di ristrutturare e recuperare il costruito o, comunque, di modificarlo e migliorarlo. Abbiamo, infatti, il problema delle periferie di tutte le città; le fasce intorno ai centri storici hanno bisogno di recuperi e non di aumento di volumetria. Sebbene possa apparire remunerativo un messaggio che dice ad ognuno di fare sostanzialmente ciò che vuole, dobbiamo stare attenti, perché questo sarà un *boomerang* per tutta la classe politica. Lo è per voi che lo decidete, ma lo è anche per noi; siamo tutti parte della classe politica, infatti, e saremo criticati per questo provvedimento. Andiamo incontro alla vera necessità del Paese, che è quella del recupero e della ristrutturazione degli « sconci » periferici, a partire da quelli della città di Roma, di Milano e delle altre città.

Vorrei, ora, spendere una parola sulle carceri. Oggi le carceri sono abitate da 60 mila e più detenuti, mentre la capienza massima è di 43 mila; siamo ritornati ai numeri del periodo precedente al provvedimento sull'indulto. Mi risulta — non lo so con certezza, la mia è una domanda — che ci siano decine di carceri finite e completate, dal punto di vista strutturale, ma non dal punto di vista dei servizi finali.

Chiedo, dunque, se all'interno dei 200 milioni citati nell'intervento del Ministro vi siano programmi di ristrutturazione di queste carceri o se, invece, è previsto di aumentare il numero esistente. Le carceri già esistono, ma se ci dedichiamo alla progettazione di nuove carceri, trascorreranno ancora almeno 4-5 anni.

Infine, vorrei segnalare un'altra questione. Tutti i grandi avvenimenti, come i diversi campionati sportivi, ma anche la salvaguardia e ristrutturazione delle zone archeologiche italiane, vengono affidati a commissari uno per ogni situazione. Mi domando se ci rendiamo conto che questo significa che, evidentemente, lo Stato non ha fiducia nelle leggi. Pertanto, quando le cose non funzionano, ricorre immediatamente all'opzione del commissario, magari prevedendo qualche deroga anche sulle leggi fondamentali. Stiamo attenti a derogare in alcuni settori fondamentali, perché farlo può significare aggredire l'unica ricchezza che abbiamo.

In ultimo, vorrei fare una riflessione sulla questione del codice della strada. Ritengo che il codice della strada debba essere aggiornato, su questo sono d'accordo con il Ministro, e andrebbe anche suddiviso in due grandi settori, perché al momento c'è di tutto.

Bisogna, effettivamente, pensare a una legge delega ben fatta, ed è necessario che il Parlamento dia indicazioni il più possibile precise, in modo tale che il Governo vada avanti su una strada ben delineata.

Tuttavia, mi regolerei diversamente riguardo alle modifiche più urgenti. Ricordo che si tratta di temi all'esame della Commissione già a partire da un anno prima della fine della scorsa legislatura. C'è stato un lavoro svolto dalla nostra Commissione, che ha dato origine ad una proposta, emersa in sede del comitato ristretto, che ancora non è stata approvata dalla Commissione plenaria. A me interessa il risultato. È vero che c'è una necessità, perché bisogna affrontare l'emergenza, ma occorre essere attenti, perché le leggi non si fanno soltanto sulle emergenze. Sarebbe come dire che, per i dieci morti del sabato sera — faccio un esempio — si dovrebbe fare una legge specifica, modificando il codice della strada. Come dicevo, a me interessa il risultato, ma sempre salvaguardando le prerogative delle nostre istituzioni. Non vedo per quale motivo un Ministero che si occupa di altro, e mi riferisco al Ministero dell'interno, debba inserire quattro articoli nel codice della

strada, quando esiste un Ministero preposto a queste tematiche, che è il Ministero dei trasporti.

Questi temi interessano tutti, ma la nostra Commissione, su questo provvedimento non è stata informata. Noi siamo la Commissione di questo Parlamento che si occupa di trasporti, ma non siamo interpellati sulle disposizioni introdotte nel « decreto sicurezza » da un altro Ministero, che per il profilo dei trasporti si occupa essenzialmente di fare le multe. Evidentemente in questo meccanismo c'è qualcosa che non va.

Noi siamo dell'avviso che, se ci accorressimo su una proposta legislativa, potremmo agire velocemente, poiché tutte le forze politiche sono d'accordo nel muoversi in questa direzione. Il comitato ristretto è rappresentativo di tutti i gruppi parlamentari e si può affrontare velocemente la questione. È certamente negativo che la Commissione ne incarichi il Governo, dopo aver lavorato; non c'è dubbio al riguardo. Se ci fosse un'emergenza assoluta, ciò sarebbe comprensibile, ma se il motivo è l'assenza di fiducia nel Parlamento, perché si ritiene che questo impiegherebbe troppo tempo — e probabilmente questo si verificherebbe se non facciamo una discussione interna e non pungoliamo gli stessi gruppi a non commettere questo errore — credo che questa scelta non sarebbe opportuna. Credo, infatti, che sarebbe veramente una cosa buona e giusta che questo Parlamento riuscisse, in tempi brevi, a realizzare quanto si può con una legge. Se ciò non è possibile, allora è un altro discorso. Certamente il Governo può regolarsi come vuole; tuttavia, a mio avviso, non è la Commissione IX che deve chiedere al Governo di agire perché essa stessa non riesce a farlo. Piuttosto, il Governo si assumerà la responsabilità politica di farlo.

PRESIDENTE. Propongo che intervenga un esponente per gruppo. Agli interventi seguirà la risposta del Ministro, quindi continueremo con le domande degli altri deputati iscritti a parlare.

MICHELE POMPEO META. Regoliamo bene i tempi, dal momento che le Commissioni sono congiunte e le competenze del Ministero amplissime. L'attualità, inoltre, sollecita l'attenzione dei parlamentari e del Ministro su questioni all'ordine del giorno, ma anche sulle questioni pregresse.

Signor Ministro, lei ha toccato diversi temi: la delibera CIPE, gli investimenti per le ferrovie, il contratto di programma e di servizio; ha parlato anche del codice della strada. Ci sono, tuttavia, tante altre questioni che, evidentemente, per ragioni di tempo, lei non ha neanche sfiorato. Penso, ad esempio, alla vicenda della portualità italiana, che è questione importantissima, sia per le competenze che ha la Commissione trasporti, sia per i riflessi sull'economia. Non si tratta certamente di materia neutra. C'è anche la vicenda della Tirrenia...

ALTERO MATTEOLI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Mi scusi, onorevole Meta, io ho definito il mio intervento sulla base della lettera che ho ricevuto dai presidenti delle Commissioni, nella quale si ponevano le tre questioni che ho affrontato.

MICHELE POMPEO META. Lo dicevo per motivare la mia proposta e per autolimitare i miei tempi. Credo che noi, non solo per dovere di ospitalità, dovremmo consentire almeno un intervento per gruppo per ogni Commissione. Per questo sarò breve, censurandomi in modo tale che anche i colleghi del mio stesso gruppo della Commissione VIII possano prendere la parola.

Noi siamo sereni; il nostro giudizio sulla manovra del Governo l'abbiamo dato. Penso che uno sforzo ci sia stato sebbene, nelle condizioni date, forse si poteva fare di più. Per quanto concerne gli interventi sulle opere pubbliche, criticiamo il fatto che, ancora una volta, si punta sulle grandi opere, quelle che necessitano ancora di sforzi progettuali e di procedure da definire. Credo che la cantierizzazione della maggior parte degli interventi che si mettono in campo non

consenta di concepire gli interventi stessi come misura utile per le politiche anticicliche.

Noi avevamo detto che le due cose potevano essere combinate insieme. Se si intendeva intervenire anche per dare efficacia alle politiche di contrasto alla crisi, forse sarebbe stato meglio dimensionare gli interventi sulle opere piccole e medie. Penso che non ci sia nessuna materia collaterale in grado di attivare questo volano. Ci si illude, se si pensa che gli interventi privati sulla casa possano esercitare la funzione che le opere pubbliche hanno avuto nella storia dello sviluppo economico del nostro Paese. Comunque, signor Ministro, le cifre sono quelle che sappiamo.

Penso che si debba e si possa fare di più, soprattutto per rispondere a tante domande inevase e per intervenire in molte zone disagiate del Paese.

Per quanto riguarda le ferrovie, confesso che piacerebbe anche a noi — non è polemica — che quando il Governo, con in testa il Presidente del Consiglio e il Ministro, inaugura la tratta Milano-Roma sull'alta velocità, fossero presenti come parte in causa anche i rappresentanti dell'opposizione del Parlamento. Stiamo parlando di un'opera che ha visto intervenire, nelle varie fasi storiche, diversi governi. Io stesso, facendo un altro mestiere, me ne sono occupato per quanto concerne la tratta dell'Italia centrale, nel secolo e nel lustro scorso. Mi sarebbe piaciuto, ma è una questione di stile. Evidentemente vi siete distratti, ma il monito vale per le prossime volte. Le opere che sono un po' il fiore all'occhiello del sistema Paese non hanno colore politico.

Invece, per quanto concerne le strategie del suo dicastero, rimangono purtroppo inevase e sottovalutate le politiche che dovrebbero tendere a rimettere al centro la « Cenerentola » del trasporto pubblico su ferro, ossia il trasporto locale e regionale. Mi sembra che gli investimenti per una vera e grande infrastruttura moderna, lunga 15 mila chilometri, che può risolvere i problemi del nostro Paese, siano davvero

scarsi. Su questa materia, peraltro, non possiamo delegare alle regioni, che hanno già dato.

Esiste un problema di investimenti per mettere a reddito questa infrastruttura che, anche rispetto ad un nuovo modello di sviluppo, può essere la salvezza del nostro Paese. Esiste, altresì, il tema irrisolto del materiale rotabile. Dovete essere più audaci!

Leggevo oggi che il sindaco Alemanno nel DPEF comunale adegua — e, forse, fa anche bene — le tariffe degli abbonamenti e porta il biglietto del Metrebus da 1 euro a 1,20 euro. Abbiate coraggio! I nostri treni locali sono fatiscenti, vecchi, con presenza di amianto nei vagoni. Ogni giorno 2 milioni di persone sembrano i dannati della terra; sembra di vedere la mobilità di un Paese del terzo mondo. Ecco, su questo abbiate il coraggio di fare un decreto, non ne saremo gelosi. Noi abbiamo presentato una proposta. Noi del partito democratico da mesi abbiamo depositato una proposta di legge, di cui sono il primo firmatario...

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sull'aumento delle tariffe, onorevole Meta?

MICHELE POMPEO META. No, non sull'aumento delle tariffe. Si tratta di destinare un centesimo dell'accisa della benzina per comprare mille treni, senza gravare in alcun modo sul bilancio dello Stato. Lo stiamo chiedendo in una fase in cui il costo di un barile di petrolio è passato da 140 euro a 40 euro e il costo al consumo di un litro di benzina è passato da 1,5 euro dell'estate scorsa a 1 euro. Io penso che i 35 milioni di automobilisti italiani siano in grado di dare un contributo al trasporto pubblico, e questa può essere una soluzione che mette in campo un'alternativa.

Chiedo a lei, che è una personalità politica autonoma e audace, di spiegare al Ministro dell'economia che non si chiedono finanziamenti statali, che questo è un intervento equo e in grado di mettere in moto, nell'arco di una legislatura, 1,5

miliardi di investimenti per comprare mille treni e salvare, così, anche il settore industriale italiano di produzione di treni. L'industria ferroviaria italiana è in crisi, dal Piemonte a Colleferro, da Napoli a Pistoia, perché non ci sono commesse nazionali e si stenta a partecipare alle competizioni internazionali.

La questione del materiale rotabile costituisce un problema: lo sostiene l'amministratore delegato, lo sostengono le regioni, il Parlamento, il Governo e così via. Da questo punto di vista, noi non siamo gelosi e vi invitiamo a emanare un decreto. Il merito sarà pure vostro, l'importante è che si risolvano i problemi, ma non siate sordi a questa necessità. Davvero, infatti, non comprendiamo come, in presenza di tanta letteratura su come combattere la crisi, si possa rimanere sordi di fronte a una proposta compatibile. Non è un altro balzello: un centesimo sull'accisa di benzina, oggi, significa rimettere in moto un settore industriale, rispondere ai pendolari e rilanciare concretamente la « cura del ferro ». La « cura del ferro » si rilancia se sui 15 mila chilometri di ferrovia marciavano treni nuovi, confortevoli e sicuri.

Passo ad un'altra questione e mi avvio alle conclusioni. Rimanendo ancora in tema delle politiche sul materiale rotabile, i 960 milioni di euro — passatemi la battuta — non sono gli aerei di Mussolini. Si dice che una parte sarà destinata per il materiale rotabile, un'altra parte a sostegno dei contratti di servizio delle regioni e via dicendo, ma la coperta è corta.

Giorni fa in Aula è stato presentato un emendamento che proponeva una deroga rispetto ai contenuti del decreto n. 112 dell'estate scorsa, consentendo alle ferrovie un affidamento di sei anni prorogabili di altri sei. Questo avrebbe consentito alle Ferrovie di investire per comprare il materiale rotabile.

Insomma, fateci capire se questo problema dei treni, dei pendolari, del diritto a un servizio ferroviario sicuro, civile, moderno, europeo e occidentale lo volete affrontare o meno. Ci sono diverse strade per poterlo fare, noi ne abbiamo indicata una; se non può essere quella, consentite

almeno alle ferrovie di accendere i mutui e comprare i treni autonomamente. Non pensiate che le regioni siano in grado di supplire a un intervento latitante da molti anni da parte dei Governi centrali.

Vorrei, ora, accennare alla vicenda Tirrenia. Ho visto che, al riguardo, c'è un provvedimento del Governo. Credo che dovremmo evitare un approccio simile a quello utilizzato per l'Alitalia. La vicenda della Tirrenia comporta, soprattutto, la necessità di mantenere il diritto alla continuità territoriale per tutte le isole e gli arcipelaghi interessati. Ritroviamo e sollecitiamo un ruolo delle regioni. Per quanto concerne la Sardegna, poi, non avete più neanche il pretesto di invocare quanto proposto dall'ex presidente della regione. Non lo dico con ironia: nei colloqui e nei dibattiti, quello fu un elemento che non consentì di chiudere la questione e di pervenire ad un orientamento condiviso.

Adesso, sulla Sardegna, con riferimento alla Tirrenia, dovete farci capire qual è la vostra intenzione; mi pare, infatti, che dall'Europa già arrivino dei blocchi per quanto concerne le questioni che lei conosce bene.

Un'ultima riflessione, concludendo, sul tema del codice della strada. Abbiamo appurato, da un'agenzia di stampa diffusa ieri, che riportava affermazioni del presidente della nostra Commissione, quali potrebbero essere gli eventuali approcci. Cerco di semplificare la questione. Quella del codice della strada è materia che va affrontata con saggezza e maneggiata con delicatezza. Giustamente, signor Ministro, lei ricordava la vetustà del nostro codice, che è stato redatto più di quindici anni fa e consta di oltre 300 norme, davvero tante. Ormai la normativa europea suggerisce di procedere ad un'unificazione in tutti i Paesi membri. Da questo punto di vista, noi siamo in ritardo. Anche su questo punto, tuttavia, dobbiamo scegliere: una cosa è l'emergenza, altra è il lavoro per riformare il testo fondamentale, cioè il codice della strada.

Le chiedo, dunque, se questa delega la volete o meno. Se la volete, prendetela e mettiamo i paletti. Mi auguro che il tito-

lare di questa materia in Consiglio dei Ministri non sia il Ministro della sanità o il Ministro dell'istruzione, ma il Ministro dei trasporti. Lei, con le deleghe necessarie e rappresentando l'intero Governo, venga in Parlamento e discutiamo insieme di come mettere mano alla riforma del codice. Abbiamo rimaneggiato il codice sessanta-settanta volte nel giro degli ultimi tre lustri. Questo significa che c'è un problema inevaso, una risposta organica da dare. La risposta è, innanzitutto, quella di mettere mano al codice, come volevamo fare nella scorsa legislatura. Fatelo voi, venite a discutere i termini e i contenuti della delega e noi ve la concederemo.

Trovo un po' bizzarro, francamente, che il Governo — in base a quanto ho sentito oggi da lei e ieri dal presidente della Commissione — pur riconoscendo il lavoro di questa Commissione, svolto in tempi rapidissimi e con una convergenza unanime, raggiunta a partire da testi elaborati insieme la volta scorsa, abbia adesso deciso di non utilizzare più il meccanismo parlamentare, ma un decreto-legge. Ne possiamo anche discutere, tuttavia non sfugge a nessuno che questo è un atteggiamento generale e che, di fronte alla possibilità di praticare la via legislativa e di arrivare in tempi rapidi all'approvazione di questo testo, voi preferite la via del decreto-legge.

Eppure non vi sfugge che in queste settimane c'è stata una polemica politica sul ruolo del Parlamento, sulla sua centralità e sulla decretazione d'urgenza. Certo, la polemica riguarda materie più delicate di queste, ci mancherebbe altro, che hanno alimentato oggettivamente una discussione politica. Proprio per questo motivo, però, quando si può evitare di ricorrere a questa strada, consentiamo alle sedi naturali di fare il proprio mestiere. Le sedi naturali sono le Commissioni del Parlamento. Se ci si lascia fare, nelle condizioni date, penso che nel giro di due mesi possiamo arrivare a un risultato.

Questo testo era già andato al Senato, adesso lo abbiamo arricchito e aggiornato anche tenendo conto delle emergenze degli ultimi mesi. Il relatore ha svolto un lavoro

eccellente, così come il presidente e le opposizioni. Se, tuttavia, volete fare il decreto-legge, signor Ministro, dobbiamo discuterne insieme. I messaggi da mandare sono altri. Non è possibile che, mentre noi stiamo facendo il nostro lavoro, qualche altro esponente del Governo faccia riflessioni e abbia posizioni che non sono né le sue, né quelle della Commissione e né quelle del Ministro Maroni.

Non voglio essere frainteso, ma, sui contenuti di merito di questa legge, la titolare delle politiche giovanili di Palazzo Chigi la pensa in un altro modo; lo stesso Giovanardi, su altri aspetti della sicurezza stradale, la pensa in un altro modo ancora. Noi siamo stati qui a riflettere a lungo — e non siamo giunti a nessun risultato — su quella famosa norma che fa divieto, nei locali di intrattenimento, di servire bevande alcoliche dopo le due di notte. A un certo punto, però, arriva l'ex Ministro Giovanardi che, dall'alto della sua responsabilità, propone di estendere a tutti gli altri locali il medesimo divieto. Chiedo, allora, al Governo qual è la sua posizione. Pensate veramente che queste questioni si possano risolvere con un decreto-legge?

Non vorrei che il decreto-legge, più che come uno strumento per fare presto e bene, sia utilizzato per piegare alcune riserve e alcune impostazioni diversificate. Su questa materia, se si deve creare l'unità, deve essere sostanziale e formale: stiamo parlando della sicurezza stradale, cioè di una delle emergenze maggiori del nostro Paese.

SILVANO MOFFA. Ringrazio il Ministro per averci fornito un quadro aggiornato rispetto anche all'ultima audizione che ha svolto nella Commissione IX; non entrerò, quindi, nel merito di tali questioni, lasciando ai colleghi della Commissione VIII la possibilità di effettuare interventi ulteriori.

Mi soffermo, invece, rapidamente sulla questione che sta animando il dibattito, quella che concerne la disponibilità, offerta dal Governo, di trasformare in un

decreto-legge il lavoro elaborato dal comitato ristretto in materia di sicurezza stradale.

Mi rendo conto della difficoltà di uscire da una situazione che, forse, è accompagnata da qualche equivoco. Vorrei, però, provare a sciogliere dei nodi di perplessità che si stanno addensando. Intanto, devo dire che non mi sembra che, da parte del Ministro, si sia posta una questione pregiudiziale. Mi sembra, anzi, che sulla scorta di un'esperienza che, purtroppo, abbiamo registrato nel corso degli anni proprio in materia di sicurezza stradale, si stia offrendo un percorso abbreviato per cercare di raggiungere un risultato in tempi rapidi.

Questa mattina, mentre venivo a Roma, ascoltavo la radio e mi ha colpito molto il dato dei 250 morti sulle strade a partire da gennaio. Ieri si è verificato un altro episodio di un quattordicenne investito da un ubriaco. Per carità, non voglio che l'emotività entri più di tanto nelle nostre discussioni; tuttavia, vorrei che si riflettessero sulla necessità e sull'urgenza di dare una risposta. Il lavoro svolto dalla Commissione è stato pregevole. In qualità di relatore del provvedimento attualmente all'esame della Commissione, mi sento di dire che, sulla scorta del lavoro della scorsa legislatura e partendo da una proposta di legge dell'opposizione, di cui l'onorevole Meta è il primo firmatario, siamo riusciti a elaborare un testo che dà uno scossone anche al codice della strada, introducendo novità importantissime soprattutto per quanto riguarda i più giovani. Su tali questioni, naturalmente, possono esserci valutazioni diverse; le sensibilità su questo argomento sono varie e ce ne rendiamo conto.

Tuttavia, il lavoro della Commissione, alla fine, è stato un lavoro davvero unificante. Credo che adesso dovremmo ragionare responsabilmente intorno ai termini della questione.

Innanzitutto, a mio giudizio non c'è una forzatura da parte del Governo. Il tema dell'abuso della decretazione di urgenza, in questo caso, è capovolto. Infatti, si è svolto un lavoro parlamentare del

quale, credo, si debba dare atto. Qualora decidessimo di aderire all'opportunità che offre il Governo, dovremmo chiedere quali siano gli elementi che possano aiutare a rendere concretamente visibile il lavoro parlamentare. Immagino, infatti, che questo decreto-legge, qualora lo si portasse in Consiglio dei Ministri, ripeterebbe la nostra elaborazione in maniera, lo dico tra virgolette, tassativa. Il testo potrebbe, ad esempio, essere portato in prima lettura alla Camera; potremmo far sì che, anche nella comunicazione esterna, vi sia il riconoscimento del lavoro parlamentare.

Mi sembra che queste fossero le intenzioni del Ministro, quando ha proposto un *iter* di accelerazione. Egli ha suggellato, con una caratterizzazione di urgenza, un argomento che effettivamente è urgente. Non vorrei trovarmi, come è accaduto nelle passate legislature, con un affastellamento di decreti-legge da parte di vari Ministri, che alla fine non risolvevano il problema.

Le questioni fondamentali sono due: la prima è quella di accelerare su questa materia, e di ciò vorrei si discutesse in Commissione senza drammatizzare; l'altra è quella della delega relativa alla riforma del codice della strada.

Ricordo che, fin dalla prima audizione, il Ministro Matteoli ha fatto presente la necessità e l'urgenza di rivedere il codice ai fini di una sua armonizzazione e semplificazione. Il Ministro ha parlato anche di scorporare le norme sul comportamento personale da quelle disposizioni che riguardano, invece, altri settori particolari, come quelli relativi ad esempio agli interventi specifici sulla manutenzione delle strade.

L'intenzione è, quindi, di intervenire separando nettamente le materie e andando, così, verso un codice dalla fisionomia più europea, costituito più di principi e meno di regolamenti, proprio per rendere molto più spedita tutta questa materia.

È evidente che, se imbocchiamo la strada di una delega al Governo, sarà lo stesso Ministro a portare all'attenzione del Parlamento e, *in primis*, di questa Com-

missione, gli elementi e i criteri fondamentali cui si ispirerà il nuovo codice della strada. Francamente, lo do per scontato; non credo che ci sia la volontà, da parte del Governo, di creare un *vulnus* nei confronti del Parlamento, altrimenti rischieremmo di perdere tempo senza riuscire ad avere un codice rinnovato e modernizzato.

In conclusione, signor presidente, credo che su tale questione possiamo anche prendere una pausa di riflessione, ma vorrei che ci ragionassimo perché non mi sembra che da parte del Governo ci sia la volontà di usurpare il nostro lavoro; semmai, c'è la volontà di valorizzarlo. Questo è ciò che è stato detto ed io do per scontato che, nella valorizzazione, emerga il frutto dell'intenso lavoro svolto.

Colgo, quindi, l'occasione — è la prima dal termine del nostro comune impegno — per ringraziare tutti. Ognuno, infatti, ha fornito un apporto significativo che ha migliorato molto il nostro lavoro. Un apporto è venuto anche dai funzionari e dai tecnici del Ministero, che hanno collaborato con i nostri uffici. Questi ringraziamenti sentivo davvero di doverli fare.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Signor Ministro, per quanto riguarda il codice della strada anche io ho faccio parte del comitato ristretto e, come ha già ricordato il collega, in questi quattro mesi abbiamo svolto un lavoro importante, abbiamo analizzato diverse possibilità, audito varie associazioni e, soprattutto, siamo riusciti a elaborare un testo all'unanimità.

Per quanto ci riguarda, siamo disponibili a valutare la sua richiesta all'interno del comitato ristretto. Lei ha detto che è possibile trasfondere in un decreto-legge il testo che sarà approvato dal comitato ristretto; ritengo che ciò sia un fatto importante, che qualifica il lavoro della Commissione.

Ci sono ancora un paio di questioni da definire, ad esempio l'abolizione del divieto di vendita dell'alcool dopo le due di notte nei locali di intrattenimento. Riteniamo che questo sia un punto fondamentale, perché il criterio principale con cui è

stata redatta la bozza del comitato è il principio che chi beve non guida. Abbiamo voluto far passare dei messaggi chiari che riguardano i giovani, i trasportatori e che incidano sugli elementi che stanno causando numerose stragi.

Per quanto si possa discutere, rimane fondamentale che si dia valore al lavoro svolto in Commissione su una materia così importante. In questi giorni, si sono valutate delle riforme fondamentali per lo Stato, come quelle relative al federalismo fiscale, ma anche questa materia è fondamentale per la vita di tutti noi.

Relativamente alle ferrovie, mi fa piacere che lei affermi che c'è una responsabilità del Governo e se la assuma. In questa Commissione, però, in più di un'occasione abbiamo ascoltato l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Morretti, che, invece, su richiesta di più parti — dalla maggioranza all'opposizione — ha fatto intendere di poter decidere autonomamente.

Molte lamentele, inoltre, ci sono pervenute in merito al nuovo orario ferroviario entrato in vigore a metà dicembre, che ha creato problemi in tutta Italia, da nord a sud.

La invito, pertanto, a prendere atto delle varie richieste che vengono dal territorio. Quanto alla importante problematica dei pendolari, questo è un aspetto che sicuramente tocca le regioni, alle quali lo Stato ha destinato cifre importanti (480 milioni di euro); occorre, però, far sì che ci siano risposte effettive. È di ieri la notizia che il Veneto ha sanzionato Trenitalia per 5 milioni di euro. Conosciamo le carenze e i disservizi esistenti. A nostro avviso, si può anche discutere della proposta avanzata dal partito democratico. È necessario fare un'analisi dei costi e dei benefici. Se riusciamo a garantire servizi di qualità, che è ciò che chiedono i cittadini — penso che ci sia la disponibilità da parte di tutti a pagare qualche centesimo in più. I ritardi, i disservizi e le mancate pulizie a bordo sono frutto, a mio avviso, di una certa gestione di questa società che assolutamente deve cambiare.

Infine, è fondamentale il tema delle opere pubbliche. Lei ci ha ricordato l'elenco delle grandi opere, cui sono stati destinati 16,6 miliardi di euro, ed ha affermato che, entro il 2009, buona parte dei 24,7 milioni di euro sarà investita. Si tratta, però, di grandi opere pubbliche, mentre io la invito, come hanno fatto anche altri colleghi, a partire dalle opere piccole e medie.

A fine anno, abbiamo anche modificato la legge per far sì che fino a 500 mila euro gli enti locali possano affidare gli appalti mediante trattativa privata. Questo significa che un cantiere, anziché impiegare tre o quattro mesi per partire, impiega 15 giorni. Siamo convinti che questa sia la soluzione per l'Italia. Ci sono aziende totalmente ferme e questo comporta un problema non solo per le stesse piccole e medie aziende, ma anche per l'indotto, come gli autotrasportatori, che stanno soffrendo questa crisi economica.

La settimana scorsa leggevo sulla stampa che ci sarebbero circa 800 milioni di euro residui delle grandi opere che, in base a una richiesta dell'ANCE, potrebbero essere utilizzati su piccoli cantieri. La cifra di 800 milioni di euro divisa per 500 mila significa 1.600 cantieri. Oppure si potrebbero utilizzare, come propone anche Confindustria, i 4,5 miliardi di euro degli enti locali. Se, infatti, facciamo partire le grandi opere, è necessario pagare le imprese. I piccoli cantieri che possiamo mettere in piedi sono più o meno diecimila e da questo riparte la sfida.

Le grandi opere vanno bene per tutto il territorio italiano e ne abbiamo bisogno; da sindaco, però, presumo che i tempi non saranno brevi e che non vedremo iniziare le grandi opere nel giro dei prossimi 5, 6 o 7 mesi. C'è, infatti, da valutare la fattibilità, e ci sono poi numerose fasi — una fase preliminare, la scelta del contraente, la stipula del contratto, la verifica definitiva, insomma occorrono dei tempi tecnici non brevi. Su questo la invito a far sì che il Ministero stia attento alle procedure adottate dai vari enti locali.

Sul sito dell'ANAS è possibile vedere l'attuale andamento delle opere pubbliche

ed emerge chiaramente la differenza fra il nord e il sud d'Italia, dove ci sono cantieri appaltati con saldo ancora a zero. Ho visto anche l'elenco dell'appaltabilità per il periodo 2007-2011 di tantissimi cantieri; ci sono i soldi per strade statali della Calabria, della Campania e della Puglia, con risorse ancora ferme.

Le piccole opere mettono subito in moto l'economia; più del 60 per cento di tutte le opere pubbliche in Italia sono di pertinenza degli enti locali e noi, dunque, vi invitiamo a partire da lì, dalle somme residue. Vi invitiamo anche a tener conto di questo all'interno del piano del CIPE, per le future assegnazioni.

Lei, signor Ministro, ha elencato tantissime opere. Vorrei lamentare la situazione del Veneto che, al di là dell'intervento del MOSE (800 milioni), che va avanti da anni, non ha nessuna altra opera. Il Veneto è una delle regioni locomotiva d'Italia, con cinque milioni di abitanti, ma è destinatario di un solo intervento, quello del MOSE. Anche l'alta velocità si ferma alla tratta Brescia-Treviglio e manca la tratta Verona-Venezia.

A livello locale, le varie forze politiche dicono — e questo è testimoniato da recenti notizie di stampa — che il Veneto è completamente abbandonato da questo Governo. Vi invito, pertanto, a dare una risposta positiva e a prendere in considerazione le opere che sono già nei piani ANAS, ma sono da finanziare. Ci sono enti locali che stanno facendo richiesta al Ministero di acquisizione di viabilità, perché manca completamente la manutenzione. Nella mia provincia, tutti i comuni, la provincia e la regione Veneto stanno richiedendo la cessione e l'acquisizione della strada statale 434, la Transpolesana, e della statale 12, perché sono strade in condizioni pessime, dove si contano 120 morti negli ultimi 10 anni.

Questo è un esempio delle risposte che vogliono dare gli amministratori locali e che non sta dando, invece, l'ANAS. Il Governo deve intervenire, deve dare delle risposte e deve anche investire delle ri-

sorse. Pensiamo, infatti, che solo il MOSE, per tutto il Veneto, non sia assolutamente sufficiente.

L'alta velocità è fondamentale; noi siamo all'interno dei corridoi transeuropei 1 e 5. Considerando l'importanza di queste opere, occorre impiegare delle risorse. Penso che il Veneto ne abbia diritto, come tutte le altre regioni. Ci sono gli investimenti FAS, utilizzati per l'85 per cento al sud e l'altro nel nord Italia per le opere pubbliche, ma fondamentali sono i tempi. Rileviamo quindi con favore l'impegno del Governo, cui confermiamo l'appoggio del nostro gruppo, però è necessario dimostrare un occhio di riguardo per gli enti locali per dare risposte.

Tanti sindaci presenti in Parlamento in questa legislatura vogliono dare risposte ai cittadini. Attualmente, il mio comune ha 20 opere pubbliche, ovvero 20 aziende con 10 dipendenti ciascuna, quindi 200 famiglie che vivono di questo. Tutti chiedono con forza il fondamentale piano casa, che stiamo valutando, ma far spendere ai comuni i soldi attualmente in cassa può indurre gli enti locali a fare la propria parte in questa difficile situazione. È quindi necessario procedere, perché riteniamo che oggi sia l'unica soluzione per far stare in piedi l'economia.

RAFFAELLA MARIANI. Dall'ultima audizione svolta dal signor Ministro il 12 febbraio scorso in Commissione VIII, c'è stata un'importante seduta del CIPE, quella del 6 marzo, rispetto alla quale cogliamo l'occasione per avere qualche informazione in più. Nella macroscopica ripartizione delle cifre, infatti, oggi non è stato citato niente di nuovo da quanto lei aveva già riferito in quella seduta. Come già sottolineato nell'intervento precedente, il nostro interesse è soprattutto rivolto alla ripartizione delle risorse sulle infrastrutture, che in parte provengono dal fondo destinato alle grandi opere per la legge obiettivo e in parte dai investimenti FAS.

Poiché anche lei oggi ha ribadito più volte che molte delle risorse da ripartire saranno immediatamente investite in opere che daranno il via ad un processo

che si realizzerà a partire dal 2009, ci interesserebbe conoscere l'elenco di queste opere. Sulle poche e schematiche notizie provenienti dal CIPE, leggiamo il solito elenco — Pedemontana, Brebemi, fino alle quattro questioni riguardanti le metropolitane nel nostro Paese — ma non abbiamo indicazioni precise sulla ripartizione delle risorse.

A noi parlamentari, sollecitati dal territorio riguardo all'ipotesi di stralci su opere attese da molto tempo, che sono non tutte strategiche, ma comunque fondamentali per le regioni e per i territori, interesserebbe sapere quando si potrà avere l'avvio di queste opere e se in questo anno, che risulta decisivo per le questioni economiche legate alla partenza di cantieri, sia possibile averne un elenco.

Lei ha citato il piano delle opere, di cui si è fatta carico la segreteria del CIPE e l'unità di missione. Questo Parlamento vorrebbe conoscere questi dati, che abbiamo chiesto molte volte. Tra l'altro, la nostra Commissione sta lavorando, come anche in passato, per costruire un osservatorio, ma, poiché non c'è tempo e qualcuno ha già costruito un piano, il Parlamento vorrebbe conoscerlo per capire le intenzioni del Governo. Il collega Montagnoli, che mi ha preceduto, faceva riferimento al piano ANAS. Questo riporta un'elencazione macroscopica delle cifre sulle infrastrutture, ma sarebbe opportuno entrare nei particolari, come anche richiesto anche dalle imprese.

Lei ha detto che questo processo che riguarda le grandi opere avrà l'immediata attuazione. Poiché esistono già assegnazioni formali da parte del CIPE che recano i tempi di consegna riguardo alla cantierabilità di alcune opere, vorrei che ce le indicasse, evidenziando quali di queste potrebbero già partire nel 2009 e comunque esplicitando in che arco di tempo siano realizzabili.

L'ultima considerazione riguarda i 1,5 miliardi di risorse la cui assegnazione non è ancora avvenuta, che noi vedremmo destinabili per le infrastrutture, ma a cantieri piccoli e medi. Ricordo che su questo tema il Parlamento ha adottato

anche una risoluzione votata all'unanimità, che ha ad oggetto la cantierabilità di opere che permettono l'esistenza di molte piccole e medie aziende. Vorrei sapere se il Ministro ritiene che l'assegnazione di queste risorse possa avvenire prima dell'estate.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, per la replica.

ALTERO MATTEOLI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Ringrazio i colleghi degli interventi. Consentitemi di dire che non ho fatto l'elenco delle opere, pur avendolo con me, perché sono venuto qui molte volte e le opere restano le stesse. La volta scorsa, giustamente, l'onorevole Meta ha rilevato che i dati che esponevo erano quelli già noti. Tutti i giornali hanno pubblicato le opere e *Il Sole 24 ore* ha dedicato loro un'intera pagina prima che il CIPE le approvasse. Ho quindi evitato di citare tutto l'elenco per non sentirmi sottolineare che ripeto sempre le stesse. Poiché queste opere non sono state realizzate, tra un mese saranno le stesse opere. Preciso questo non polemicamente, perché la scelta mirava anche a snellire i lavori per riguardo nei confronti della Commissione.

RAFFAELLA MARIANI. Scusi, signor Ministro, vorrei sapere perché il CIPE non abbia ancora scritto la delibera, se da due mesi le opere sono sempre le stesse.

ALTERO MATTEOLI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. È stata mandata a Palazzo Chigi per la firma e credo che sia stata firmata proprio in questi giorni. A parte questo, non troverà nulla di diverso da quanto è stato pubblicato dai giornali il 18 dicembre, data in cui abbiamo portato l'informativa al CIPE. Le opere sono sempre quelle, ma posso elencarle nuovamente.

Per evitare il rischio di un ripensamento, e rispondo all'onorevole Misiti, entro il mese di maggio il CIPE approverà gli interventi della delibera del 6 marzo 2009,

perché sono previsti cinque riunioni del CIPE per approvare tutto. Dal 6 marzo ad oggi, con gli uffici del Ministero ho effettuato incontri con gli organismi responsabili, e in particolare con ANAS, Ferrovie dello Stato e società autostradali. Mi hanno confermato — e i riscontri sono stati fatti dagli uffici del Ministero — che la cantierabilità supera l'80 per cento entro l'anno. Per alcune opere posso indicarvi anche la data fissata per la partenza, come nel caso della Brebemi, i cui lavori partiranno il 19 luglio.

Condivido pienamente con lei, onorevole Misiti, la convinzione che le leggi non debbano essere realizzate nell'emergenza. Un problema serio di questo Paese è rappresentato dal fatto che negli ultimi 20 anni si sia legiferato nell'emergenza, stratificando norme spesso in contrasto tra loro. Per quanto riguarda però l'intervento sull'edilizia, non si tratta di un'emergenza.

Anche se non rientra nelle domande rivoltemi dai presidenti della Commissione, non posso esimermi dal precisare come si tratti di due provvedimenti: uno è il piano casa, che è diverso da ciò che oggi si discute oggi, anche in sede di Conferenza Stato regioni. Il piano casa è previsto dal decreto-legge n. 112 approvato ad agosto del 2008; è stato già predisposto il decreto del presidente del Consiglio dei Ministri, che il Presidente del Consiglio deve appunto firmare. La bozza è stata predisposta dal mio Ministero e inviata alla presidenza per la firma. Per quanto riguarda l'altro provvedimento, che si sta discutendo ora e che è all'esame della Conferenza Stato-regioni, ho notizia dei lavori che si stanno svolgendo, perché ho chiesto di essere informato. Dopo una sospensione, la riunione è stata ripresa e si dovrebbe aprire un tavolo tecnico che concluderà i lavori entro martedì prossimo per individuare un percorso.

Quanto è stato scritto sui giornali e citato dall'onorevole Misiti non è soltanto ampliamento di volumetria, ma anche, in qualche modo, recupero, perché abbattere ciò che è obsoleto e ricostruirlo con un ampliamento del 30 per cento significa

anche recupero di un'edilizia fatiscente, per cui alla fine di questo percorso l'Italia sarà anche più bella.

Per quanto riguarda le carceri, entro il 2 maggio il Ministro della giustizia ci sottoporrà il piano e con il collega Alfano definiremo come utilizzare e ottimizzare le risorse finanziarie, pari a 200 milioni di euro. È chiaro, onorevole Misiti, che completeremo le carceri già terminate che mancano di alcune rifiniture, in modo da poterle rendere operative in tempi brevi, piuttosto che iniziare a costruirne di nuove.

L'onorevole Meta sostiene che si potesse fare anche di più. Ho già citato le grandi opere cantierabili. Queste sono fatte anche di lotti funzionali e attivano gare anche per opere medie e piccole, attivando quindi cassa. Se partono, infatti, le opere attivano cassa, il problema è riuscire a farle partire. Le opere piccole competono però in larga parte a comuni e regioni, ai quali è necessario dare risorse, intervento che però è di competenza del Consiglio dei Ministri, non di mia diretta competenza.

Per quanto riguarda il trasporto locale, è utile ricordare che, se non avessimo dato alle regioni 480 milioni per tre anni, si sarebbe fermata l'Italia, onorevole Meta. Questa è la realtà, che non è stata sufficientemente sottolineata. Intendiamoci, non abbiamo regalato nulla, perché darle era obbligatorio, ma il Governo ha operato una scelta sulle risorse assegnando questi 480 milioni. L'Italia si sarebbe paralizzata, perché per bloccarla sono sufficienti quattro giorni di sciopero.

Sul materiale rotabile delle ferrovie abbiamo garantito una quota rilevante, pari a 960 milioni di euro. Sul trasporto pubblico locale, purtroppo l'esplosione della domanda è già avvenuta e stiamo cercando di rispondere. Riconosco che la risposta completa non c'è ancora stata, sono il primo a riconoscerlo, neanche sul materiale rotabile delle metropolitane.

All'inaugurazione della galleria, che è un'opera ingegneristica di grandissimo livello, cui ho partecipato viaggiando sul treno ad alta velocità Milano-Roma, hanno

partecipato anche esponenti dell'opposizione, rappresentanti di istituzioni, quali il presidente Errani o il sindaco di Firenze.

Questo non significa che la sua richiesta sia scandalosa, perché ha perfettamente ragione, ma sono convinto che si sia trattato non di cattiva volontà, quanto soltanto di una deprecabile dimenticanza. Riconosco che si potevano ad esempio invitare i capigruppo delle Commissioni di merito.

La vicenda Tirrenia è un argomento che ha risvolti anche pericolosi per il sottoscritto, perché non taglio le corse e l'Europa mi richiama sollecitando a tagliarle per mancanza di fondi. È in discussione non la continuità territoriale, ma la quantità di tratte da garantire. Sinora ho tenuto duro, ma gli uffici mi fanno notare come rischi personalmente di essere chiamato a rispondere per un danno erariale, perché l'Europa spinge notevolmente perché si acceleri in questo percorso, si taglino le tratte, si bandisca la gara d'appalto. Non è una questione facile, mi creda, e noi l'abbiamo presente; anche ieri un altissimo funzionario del Ministero è andato in Europa per questo problema.

Stiamo cercando di lavorare con il commissario europeo, con il Ministero del tesoro, che è responsabile forse anche più di me. Non stiamo quindi sottovalutando il problema.

Quanto alla proposta di legge che prevede un centesimo sulle accise per l'acquisto del materiale rotabile, anche negli anni scorsi, è stato spesso sollevato questo problema. Purtroppo, è necessario trovare l'accordo, che su questo non c'è. L'ingegner Moretti mi ha chiesto in passato un aumento delle tariffe. Allora, mi consultai anche con il Ministro ombra, che non era assolutamente d'accordo. Anche il Governo ha difficoltà ad aumentare le tariffe in un momento di crisi economica come l'attuale. Non abbiamo quindi autorizzato l'aumento delle tariffe, e l'amministratore delegato dichiara di avere poche risorse e conseguenti problemi a operare.

Per quanto riguarda le Ferrovie, abbiamo stanziato 960 milioni di euro di investimenti e il 50 per cento per l'acqui-

sto di materiale rotabile. Non si tratta dei carrarmati di Mussolini. Sono 480 milioni di euro per tre anni alle regioni per i contratti di servizio, che diventano 1.440 milioni, 110 milioni di euro per tre anni per la lunga e media percorrenza.

SILVIA VELO. Questi 110 milioni di euro su quale provvedimento sono allocati?

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*. Sono sui finanziamenti FAS, che sono stati già approvati dal CIPE.

La proposta del decreto-legge sul codice della strada mi sembrava una valorizzazione del lavoro fatto dalla Commissione. Vi ho precisato che condivido il testo che voi avete approvato, che ritengo opportuno farlo diventare immediatamente legge, e che quindi potevo valutare l'idea di presentare un decreto-legge. Mi pareva un riconoscimento al lavoro svolto. Non intendo cambiare niente e voglio renderlo immediatamente operativo, facendolo diventare immediatamente legge dello Stato. Non intendevo sottrarvi un lavoro che avete fatto egregiamente, il cui testo è stato approvato all'unanimità.

Rispetto ad alcuni punti sui quali esprime dubbi, sono il primo ad averne, come ad esempio sulla scelta di servire alcol nei locali dopo una certa ora. Se il presupposto è che chi beve non deve guidare, il problema si pone anche se si serve alcol la mattina. Su questo, quindi, sono abbastanza d'accordo sulle vostre considerazioni.

Rispondendo all'onorevole Montagnoli, vorrei dire che incontro sempre difficoltà perché i colleghi del sud mi accusano di aver favorito il nord, quelli del nord di aver favorito il sud, mentre noi del centro, che viviamo in Toscana, nelle Marche, nel Lazio veniamo sempre scavalcati. Gli 800 milioni investiti per il Mose rappresentano una cifra importante per un'opera di competenza dell'organo centrale. A questi si aggiungono gli 800 milioni che riguardano le opere di competenza dell'organo centrale, mentre il trasferimento ai comuni

non rientra nella possibilità dell'organo centrale.

Le regioni e i comuni rientrano nella sfera del patto di stabilità, sul quale è in corso una riflessione. Giustamente, il collega Tremonti avverte come aprendo i cordoni della borsa poi c'è il rischio che non si controlli più la spesa, ma attraverso una revisione minima del patto di stabilità si potrebbero realizzare delle opere. Alcuni Ministeri hanno infatti finanziato alcune opere nei comuni, ma non possono procedere. Faccio un esempio: nel caso di uno smottamento il Ministero dell'ambiente finanzia il ripristino, ma i comuni non possono spendere questi soldi perché altrimenti non rispettano il vincolo loro imposto dal patto di stabilità. Ho seguito la discussione in Parlamento, che mi sembra incanalata bene. Se si tratta di ripristino di opere, è opportuno non tenerle dentro il patto di stabilità. Ci rimettiamo comunque alle valutazioni del Parlamento.

Oltre ai soldi per il MOSE, onorevole Montagnoli, per la tratta da Brescia a Padova ci sono 900 milioni, per la Milano-Verona, in particolare per la prima fase della Brescia-Treviglio, ci sono 2 miliardi. Quanto investito per completare il MOSE rappresenta il 10 per cento delle risorse pubbliche. Del resto, sarebbe assurdo fermare i lavori del MOSE, dopo aver speso 3-4.000 miliardi di vecchie lire. Il Governo non si dimostrerebbe responsabile, se questo avvenisse.

È stato sollevato il problema della portualità. Ho seguito quasi pedissequamente la lettera inviata dai presidenti rispondendo — se bene o male sta alla Commissione giudicarlo — alle domande relative all'audizione di oggi. Se vogliamo aprire un discorso che riguarda le mie competenze anche su altri argomenti, i presidenti delle Commissioni sanno di avere sempre la disponibilità da parte del Ministro. Grazie.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro Matteoli. Poiché ci sono ancora sette richieste di intervento, se si tratta di sette domande brevi, il Ministro Matteoli potrà darci o inviarci una risposta. Abbiamo

ancora circa quindici minuti prima che riprenda l'Aula, quindi se il Ministro è disponibile possiamo procedere.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sono disponibile.

PRESIDENTE. Do quindi la parola ai colleghi per il secondo giro di interventi.

SALVATORE MARGIOTTA. Grazie, presidente, intervengo molto rapidamente. Mi ha fatto piacere, Ministro, che lei abbia sottolineato come più del 30 per cento dei fondi siano destinati al Mezzogiorno, perché nella precedente audizione in Commissione ambiente e lavori pubblici...

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Se vogliamo essere precisi, sono complessivamente il 52 per cento.

SALVATORE MARGIOTTA. Su questo vorrei fare una battuta, perché ricorderà che nella scorsa audizione lei dichiarò che non sempre si tratta di un problema di percentuali, mentre invece questa sera ha opportunamente sottolineato come le percentuali contino, e anche per me contano.

Non mi dilungo nel rilevare come fra le opere finanziate al sud nulla riguardi la viabilità della mia regione, la Basilicata, se non il tratto Salerno-Reggio Calabria e il piccolo tratto della strada statale 106. La Basilicata è interessata perché sia la Salerno-Reggio Calabria sia la 106 devono attraversarla, altrimenti nella parte interna della regione non ci sarebbe nulla, come dimostra la nota questione della Saurina.

Desidero porle due domande brevi. Il Ministro non ha elencato tra le opere gli schemi idrici nel Mezzogiorno. Non avendo letto l'articolo del *Sole 24 Ore*, ignoro se siano inseriti nella delibera CIPE.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Si tratta di 50 milioni.

SALVATORE MARGIOTTA. Chiedo quindi di sapere quali opere degli schemi idrici nel Mezzogiorno siano inserite.

Vorrei inoltre porre una questione brevissima, riprendendo anche un'interrogazione di ieri del collega Vannucci. Se è importante mettere immediatamente in circolazione soldi, come è interesse del Governo, del Paese e anche dell'opposizione, segnalo due casi particolari, purtroppo non unici, che riguardano la società Autostrade: sulla A14, Bologna-Bari-Taranto, sono state appaltate due opere importanti, il tratto Ancona nord -Ancona sud per 315 milioni di euro e il tratto Ancona sud-Porto Sant'Elpidio per 127 milioni di euro. Circa 500 milioni di euro dal mese di ottobre sono bloccati e dopo la gara non si procede alla stipula del contratto e all'inizio delle fasi preliminari dei lavori. Approfitto dunque di questa audizione per sollecitare il Ministero a verificare perché queste opere non partano.

Avrei molte altre considerazioni da aggiungere, ma mi attengo all'indicazione del presidente.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sulla Basilicata, sarebbe sciocco dire che ci sono molte opere. Ci sono i 27 chilometri della Nova Siri sulla statale 106. Per quanto riguarda la A14, mi informerò immediatamente con l'amministratore delegato Castellucci e le farò sapere perché si sia bloccata, perché non ne sono informato.

SANDRO BIASOTTI. Forse per mia inesperienza, signor Ministro, mi stupisco ancora quando sento amici anche molto preparati dell'opposizione che non riescono a riconoscere come almeno qualcosa di ciò che ha fatto il Governo vada bene, anche perché ritengo che nessuno negli ultimi quarant'anni abbia fatto quanto lei. Lei è stato audito all'inizio del mandato l'anno scorso d'estate, poi è venuto altre due-tre volte perché c'erano alcuni problemi, ha fatto un elenco di cose che il Governo aveva intenzione di fare e queste cose sono state fatte.

Le mie domande riguardano due questioni. Da 100 anni aspettavamo il terzo valico, che tutti i Ministri avevano promesso senza poi realizzarlo. Vorrei sapere se lei sappia quando aprono i cantieri, perché soprattutto in sede locale si afferma che sia stato stanziato 1 miliardo di euro su 5 (il 20 per cento) ma che i cantieri non aprono perché le Ferrovie non vogliono.

Vorrei chiederle infine notizie del porto di Genova, il più importante d'Italia. I camalli sinora hanno lavorato bene perché erano riuniti in una cooperativa, che forniva in appalto manodopera ai terminalisti e agli armatori. Adesso, approfittando di una sua circolare, con il voto in astensione, sostanzialmente contrario di tutti gli operatori, hanno costituito un'unica cooperativa di manodopera, trasferendo 1.000 persone su 1.050 in questa cooperativa di manodopera, con il risultato che chi avrà bisogno dei camalli non farà più un appalto, quindi con una flessibilità e un'operatività certa, ma chiamerà squadre di persone. Torniamo quindi indietro di venti anni.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Questo non si può fare.

SANDRO BIASOTTI. Però lo fanno. La pregherei quindi di rivolgere massima attenzione anche nella riforma sulla portualità perché questo significa ricondurre il sistema a una totale inefficienza, perché si dovrà contrattare se si lavora quando piove, se tre uomini siano pochi e ne occorranne dieci, con i vecchi problemi che aveva l'autorità portuale di Genova.

SILVIA VELO. Sarò rapidissima. Per quanto riguarda Tirrenia, capisco la complicata situazione di procedura. Come Commissione trasporti, abbiamo fatto un percorso provando con lei e con il Ministro dell'economia ad approfondire in questa sede, per comprendere come sarà assicurata la continuità territoriale. Lei dichiara che è garantita, ma tagliare le corse significa mettere in discussione un servizio

rilevante. Solleciterei comunque, per la definizione della procedura, di riaprire un tavolo di concertazione con le regioni e gli enti locali interessati e di effettuare un percorso con le organizzazioni sindacali, perché c'è un problema di occupazione, tenendo conto dei paletti imposti dalla Corte dei conti piuttosto che dalla Commissione europea, perché nessuno chiede al Governo o al Ministro di contravvenirvi. Una concertazione appare però fondamentale perché si tratta di un servizio davvero importante.

EMANUELE FIANO. La ringrazio, signor Ministro. Giovedì scorso, rispondendo a nome del Governo a un'interpellanza dell'onorevole Peluffo e mia circa i finanziamenti per l'*Expo* di Milano, a proposito della riunione del CIPE del 6 marzo scorso, rispetto alla quale lei ha affermato che la lista dei progetti è ben definita, il Sottosegretario Cosentino afferma: « Per quanto riguarda gli interventi approvati a favore del sistema metropolitano della città di Milano nella seduta del 6 marzo, il Commissario — il sindaco Moratti, Commissario per l'*Expo* — ha presentato un'informativa comprendente le linee metropolitane ancora da finanziare da parte dello Stato, la nuova linea metropolitana 5, per euro 391 milioni, la nuova linea metropolitana 4, per 540 milioni. I relativi progetti definitivi saranno presentati al CIPE per l'approvazione entro il prossimo mese di giugno ».

Vorrei sapere se questo significa che di 1,5 miliardi in più stanziati dal CIPE per le opere metropolitane di varie città l'importo relativo a Milano ammonta a circa 940 milioni, cioè la somma dei due importi evidenziati dal sottosegretario. La domanda non è polemica, ma mira solo a fare chiarezza; vorrei comprendere se i finanziamenti nel dettaglio siano solo questi. Questo per i milanesi significherebbe che la sesta linea per il momento è cancellata.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non è stato cancellato nulla.

EMANUELE FIANO. Vorrei sapere in secondo luogo se nei finanziamenti della Pedemontana sia prevista anche la Lecco-Bergamo.

La terza domanda riguarda la questione dei pendolari. Vorrei segnalarle in particolare il problema della regione Lombardia, che immagino le sia molto presente. Nei contratti di servizio tra Trenitalia e regione Lombardia, e tra Ferrovie nord e regione Lombardia è definito un indice di affidabilità, calcolato sui ritardi e sulle soppressioni delle corse. Quando l'indice calcolato sul mese supera il valore di 5,25, la tratta è ritenuta inaffidabile. Vorrei dunque segnalarle che a gennaio del 2008 risultavano inaffidabili 4 linee su 29 di Trenitalia e 1 su 5 di Ferrovie nord. Nel dicembre 2008, sono diventate 15 per Trenitalia e 3 per Ferrovie nord. Nel complesso del 2008, 5 tratte ferroviarie lombarde hanno sfiorato il tetto di affidabilità per più di metà dell'anno e 12 per un terzo del totale sono state negative per almeno 4 mesi. Una linea in particolare, la linea Seregno-Carnate-USmate, in tutto l'anno scorso non è mai stata in regola con l'indice di affidabilità. Secondo questo contratto di servizio stipulato da Trenitalia con la regione, nel mese successivo all'accertamento di inaffidabilità i pendolari della tratta avrebbero diritto a un *bonus* calcolato come sconto sull'abbonamento del mese successivo, ma dall'inizio del 2008 il *bonus* non è stato più riconosciuto sulle tratte servite da Trenitalia, perché il contratto di servizio tra la regione e l'azienda dello Stato di trasporto dei treni non è stato ancora rinnovato. Le segnalo questa vicenda del pendolarismo, già sollevata dai colleghi, ma le chiedo risposte più concrete. La ringrazio.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Nell'ultima parte si evidenzia in modo palmare che, se non avessimo dato i 480 milioni, si chiudeva tutto.

MARIO LOVELLI. Poiché non c'è stata distribuita la relazione, chiederei al Ministro di fornirci poi gli elenchi dettagliati e

di completarli con la risposta a quanto sto per chiedere. Lei ha affermato che entro il 2009 saranno cantierabili 24.765.000 di opere.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. L'80 per cento delle opere...

MARIO LOVELLI. L'80 per cento è un numero rilevante. Vorrei che nell'elenco fornito fosse precisato quali opere partiranno entro il 2009.

Seconda domanda, *ad adiuvandum* per il collega Biasotti, ex presidente della regione. Per quanto riguarda il terzo valico, vorrei sapere cosa si farà dello stanziamento del CIPE di 900 milioni o 1 miliardo, se sia già stato riattivato il contratto con il COCIV e come si intenda procedere per trasformare il progetto definitivo in progetto esecutivo sulla base delle osservazioni espresse nella Conferenza dei servizi di tre anni fa. Questi passaggi sono inevitabili, altrimenti è inutile affermare che il cantiere aprirà nel 2009, se non si è fatto ancora nulla di tutto questo. Mi piacerebbe avere una sua risposta al riguardo.

Per quanto concerne il contratto di servizio con Trenitalia, c'è questo emendamento che prevede di fare contratti di durata pari a sei anni rinnovabili di altri sei, sul quale il Ministro non ha dato risposta. Prendiamo atto degli stanziamenti esistenti, ma, poiché il Governo fa un emendamento dove parla dei contratti di durata pari a 6 anni, rinnovabili di altri 6, vorremmo sapere se intendiate perseguire questa linea su indicazione dell'amministratore delegato Moretti, se vi sia la copertura finanziaria e a cosa sia finalizzata, perché l'ingegner Moretti ritiene che questa durata dovrebbe consentire di fare un programma di acquisto di materiale rotabile e rinnovo delle macchine. Poiché l'abbiamo inserito nel cosiddetto « decreto incentivi », vorrei un suo parere al riguardo.

Vorrei sapere infine se il contratto di programma tra Rete ferroviaria italiana (RFI) e lo Stato relativo al periodo 2008-

2011 in questo momento sia completamente coperto dal punto di vista finanziario.

VINCENZO GAROFALO. Innanzitutto la ringrazio, signor Ministro, per essere venuto in Commissione per la terza volta, senza sottrarsi a nessuna domanda e a nessun chiarimento.

Vorrei introdurre un tema nuovo. In questi giorni, in Commissione stiamo esaminando un pacchetto proposto dall'Unione europea relativo al cosiddetto « trasporto intelligente ». L'associazione TTS Italia che ha svolto un'audizione presso la IX Commissione, ci ha confermato l'importanza di questi sistemi per il nostro Paese sia per i rilevanti aspetti di carattere trasportistico sia per quanto attiene ai risparmi energetici e alla sicurezza. Le chiedo cortesemente di prendere in considerazione un impegno organizzativo all'interno del Ministero per promuovere questa attività importante anche per gli aspetti di carattere industriale sottolineati da questa associazione, in quanto in Italia esistono fabbricanti in materiale e prodotti esportabili nel resto d'Europa.

Per quanto concerne Tirrenia, desidero ribadirle il contenuto di una mia interrogazione. Considero necessario dare un segnale di discontinuità nella gestione di Tirrenia, perché in questi anni non sono emersi segnali di inversione di tendenza. Credo che questo possa anche agevolare il reperimento delle risorse perché potrebbero essere individuate possibili economie; al di là di questo ritengo importante dare un concreto segnale di cambiamento.

La sua presenza mi costringe a esprimerle la delusione per gli atteggiamenti assunti dalle Ferrovie nel Mezzogiorno Italia, soprattutto in Sicilia e in particolare nello stretto di Messina. Le consegno questa considerazione come ulteriore responsabilità, giacché purtroppo in queste zone d'Italia il treno sembra quasi non esistere, e non riesce a garantire il servizio offerto nel resto d'Italia.

COSTANTINO BOFFA. Desidero porre una sola questione. Nella seduta del CIPE

del 6 marzo non è stata portata all'attenzione del Comitato la tratta ad alta velocità Napoli-Bari. Ho inteso che questo fosse dovuto al fatto che si trovasse nel contratto di programma con le Ferrovie e quindi dovesse essere oggetto di una specifica seduta del CIPE, avendo già avuto un protocollo d'intesa fra le regioni e il Governo e un accordo di programma che riconferma l'inserimento in legge obiettivo.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. È un'opera contenuta nel DPEF.

COSTANTINO BOFFA. Mi sono tuttavia allarmato perché nei giorni scorsi in un'intervista pubblicata sui giornali del Mezzogiorno il presidente della Commissione trasporti e lavori pubblici del Senato ha dato un'altra interpretazione. Il senatore Grillo ha infatti dichiarato: « Abbiamo sacrificato la pur strategica linea di alta capacità Napoli-Bari a favore dell'area di Verona. Il cuore ricco d'Europa è oltre il Brennero ».

Vorrei quindi sapere se sia giusta la mia interpretazione, secondo la quale l'opera verrà esaminata in una delle prossime sedute del CIPE, o quella del presidente della Commissione lavori pubblici del Senato, anche perché dal progetto preliminare ormai finito, interamente finanziato dalle regioni, che sarà presentato nei prossimi giorni, dobbiamo passare alla fase del progetto esecutivo. Vorrei quindi sapere dal Ministro se nella seduta del CIPE, che riconfermerà il contratto di programma con le Ferrovie, sia previsto il finanziamento del progetto esecutivo.

CARMEN MOTTA. Ho seguito con attenzione la replica del Ministro e avrei necessità di una precisazione, che riguarda l'asse pontremolese. Rivolgo un ringraziamento al Ministro per l'impegno profuso, perché il lavoro intenso svolto dalle istituzioni e dal Ministero ha portato a inserire questa opera tra quelle strategiche per il Paese. Vorrei sapere se nei 200 milioni siano ricompresi i 48 milioni della legge finanziaria.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Si fermi, perché sono venuto in Emilia a precisare che c'erano 48 milioni. Questi 200 sono ulteriori rispetto ai 48 milioni.

CARMEN MOTTA. Quindi questi 200 milioni servono ad avviare un primo stralcio dell'opera?

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. L'ho detto nella relazione iniziale.

CARMEN MOTTA. La precisazione era per capire. A gennaio, quando lei, signor Ministro, è venuto a Parma in occasione dell'incontro sull'asse pontremolese, aveva dichiarato che si sarebbero trovati i fondi per la via Emilia-bis, cosa che poi non è avvenuta, non essendo neppure rientrata tra le opere strategiche. Lei conosce l'importanza di quest'asse infrastrutturale fondamentale per la regione Emilia Romagna, per cui desidero chiederle per quale motivo non ci sono i fondi che lei aveva assicurato al sindaco di Parma e al presidente della provincia di Parma, se in futuro vi sarà la possibilità di rintracciarli o si tratti invece di un'opera che verrà accantonata. Grazie.

MARGHERITA ANGELA MASTROMAURO. Le pongo una domanda secca, signor Ministro. Come componente della Commissione lavori pubblici, vorrei soltanto chiederle la cortesia di poter ricevere per iscritto una elencazione dei singoli lotti immediatamente cantierabili con l'esplicitazione delle date, relativamente alle infrastrutture strategiche che ha elencato.

PRESIDENTE. Do nuovamente la parola al ministro Matteoli per rispondere agli ulteriori quesiti posti.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. L'onorevole Biasotti chiedeva quando partirà il terzo valico. Stiamo dialogando con le Ferrovie,

perché vogliamo che questa opera parta entro il 2009, quindi ci stiamo attrezzando perché questo accada.

Per quanto riguarda Tirrenia, onorevole Velo, al Ministero c'è un tavolo permanente per cercar di risolvere il problema. In altre occasioni ho sentito i sindacati, e saranno ancora convocati, perché sono a rischio 3.800 posti di lavoro.

Per quanto riguarda l'Expo di Milano, la Lecco-Bergamo è inserita. Consegno al presidente l'elenco delle opere previste e 16,6 miliardi.

Il contratto di programma delle Ferrovie dello Stato è oggi in corso di definizione, è stato più volte sollecitato e quanto prima sarà definito sulla copertura finanziaria, tenendo conto dell'approvazione delle risorse recate dal decreto-legge n. 185 del 2008. Mancano oltre 6 miliardi di euro; oggi siamo a soli 2,5 milioni di euro.

Quanto alla durata dei contratti, onorevole Lovelli, la normativa italiana attualmente vigente non consente di prevedere un contratto che duri più di tre anni. Per quanto riguarda il trasporto intelligente, onorevole Garofalo, il Consiglio dei Ministri d'Europa del prossimo 30 marzo ha inserito anche questo tema all'ordine del giorno. Quando avremo definito in modo più preciso il percorso da seguire, la Commissione ne verrà prontamente informata.

La discontinuità della gestione di Tirrenia è evidente, è nei fatti. L'Europa ci ha consentito un anno di proroga e non oltre. Entro il 31 dicembre, quindi, dovremo bandire la gara d'appalto e procedere perché non esistono alternative. Ci rendiamo conto che, se tagliamo troppe tratte, diventa difficile che qualcuno partecipi alla gara d'appalto, se tagliamo le tratte che fanno parte di una continuità territoriale, si risparmia certamente, si rende il pacchetto più appetibile ma nello stesso tempo si creano problemi per chi la deve acquistare. Non intendo paragonarlo all'Alitalia, ma si tratta di un problema serio, che cerchiamo di risolvere sia evitando di perdere posti di lavoro sia cercando di garantire che le isole piccole

siano servite e non abbandonate nel periodo invernale. Stiamo quindi studiando un bando di gara che possa tener conto di tutti questi aspetti. È più facile dirlo che scriverlo, un bando di questo tipo, però con gli uffici ci stiamo impegnando.

Non posso rispondere in merito alle interviste del senatore Grillo. La Napoli-Bari è nel contratto di programma. Circa le dichiarazioni del senatore Grillo, è necessario chiedere a lui a cosa si riferisse, giacché quello da lei riferito non rientra nella volontà politica del Governo e del sottoscritto.

Per quanto riguarda la Pontremolese, ho già risposto. Il progetto relativo alla via Emilia-*bis* è nel piano triennale di 44 miliardi, da cui abbiamo estrapolato quello che ritenevamo immediatamente cantierabile. I 16,6 miliardi si riferiscono alle opere già in corso, che quindi senza finanziamenti si sarebbero fermate, o che avevano problemi di tempi. Nelle prossime riunioni del CIPE, lavoreremo per arrivare a questi 44 miliardi ed esamineremo la via Emilia-*bis*.

Mi pare, però, di non aver risposto sull'Expo.

EMANUELE FIANO. Infatti, se lei mi consente, nell'elenco che ci ha dato non è spiegato niente.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Glielo spiego ora io. Sull'Expo ci sono 1.510 milioni, di cui 391 sono per l'Expo. Abbiamo finanziato ciò che può essere speso nel 2009. Porteremo al CIPE gli 1,3 – 1,4 milioni mancanti nell'arco dell'anno, perché riguardano lavori che partiranno nel 2010, quindi non compresi in quelli finanziati per quest'anno, che sono quelli relativi all'anno 2009. Il sindaco di Milano, la dottoressa Moratti, ha presentato al CIPE un'informativa relativa a queste opere, che partiranno il prossimo anno e sono inserite nel verbale della riunione del CIPE.

EMANUELE FIANO. Quindi, scusi Ministro se le chiedo un'altra precisazione, di cui la ringrazio anticipatamente perché

non ci è stata data in Aula dal Governo: significa che nell'anno in corso non verrà finanziata la quinta linea metropolitana, che verrà dunque ritardata di un anno?

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Quale è la quinta linea?

EMANUELE FIANO. Il Governo dice che il sindaco Moratti ha presentato una relazione al CIPE, che l'ha ritenuta valida, per il finanziamento di una quota per la quarta linea e di una quota per la quinta linea metropolitana. Lei cita una cifra che copre una delle due linee.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. La M5.

EMANUELE FIANO. Quindi la M4 non ha il finanziamento quest'anno.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Perché i lavori iniziano l'anno prossimo.

EMANUELE FIANO. Quindi la M4 non ha il finanziamento per il 2009, arriverà nel 2010. Non è un aspetto indifferente, perché ci sono dei tempi. Comunque la ringrazio molto, perché è il primo che mi dà una risposta precisa.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. La M5 parte quest'anno e dovevamo finanziarla. Con le risorse a disposizione non potevamo finanziare adesso gli interventi del 2010; li finanzieremo nell'arco dell'anno. Durante la riunione del CIPE, dopo l'informativa del sindaco Moratti, è stata riconosciuta l'esigenza di trovare le risorse per questo progetto prima della fine dell'anno, tanto che il sindaco Moratti ha ringraziato il CIPE e il Governo per questo.

EMANUELE FIANO. Poiché lei prima aveva detto che 391 milioni erano la cifra che, stante i fondi, era possibile stanziare

nell'anno in corso, avevo capito che la M4 sarebbe stata finanziata l'anno prossimo, il che significava un ritardo...

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. No, non è così perché i lavori partono non nel 2009, ma nel 2010, quindi è sufficiente trovare le risorse entro il 2009.

STEFANO ESPOSITO. Mi scusi, presidente, vorrei fare una rapidissima domanda al Ministro. Nelle reti di trasporto dei sistemi metropolitani, non risulta il prolungamento della metropolitana di Torino Lingotto-Bengasi, progetto già consegnato, definitivo.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Questo è l'elenco e questa opera non è presente.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Altero Matteoli per le sue risposte e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*). Nell'occasione ringrazio altresì il sottosegretario Giachino per l'attività svolta nell'ambito dei lavori del Comitato ristretto sulla sicurezza stradale.

Dichiaro conclusa l'audizione.

L'audizione termina alle 16,15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 27 aprile 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

	DPEF 2009		Risorse disponibili inerenti progetti precedenti al 2009
	Contributo pubblico	Contributo privato	
Sistema Mo.SE.	800		
DIFESA DEL SUOLO			
INTERVENTI FERROVIARI			
Tratta Brescia - Treviglio dell'Asse AV/AC Milano - Verona			
Asse AV/AC Milano - Genova la fase	2.750		
Oneri ambientali pregressi linea AV/AC Firenze - Bologna			
Asse ferroviario pontemolese 1° stralcio			
Asse ferroviario Rieti - Passo Corese			350 *
INTERVENTI STRADALI			
Asse autostradale CISA		8.090	
Asse autostradale Brescia - Padova			
Asse autostradale Cecina - Civitavecchia			
Tangenziale Est di Milano			
Tunnel di sicurezza Frejus			
Sistema Pedemontana Lecco Bergamo			
Nodo di Perugia la Fase e Tre Valli la Fase			
Collegamento tra tangenziale di Napoli e rete viaria costiera	2.000		
Adeguamento SS 372 Telesina (Caianello - Benevento)			
Completamento Asse Autostradale Salerno - Reggio Calabria			
Strada Statale 106 Jonica Megalotto 3° stralcio e variante Nova Siri			
Agrigento Caltanissetta e coll. Licodia Eubea SS. 117 bis			
Asse stradale Maglie - Santa Maria di Leuca			
Pedemontana Lombarda			7.100
BreBeMi			
Corridoio tirrenico meridionale 1° stralcio Cisterna Valmontone			
Collegamento porto di Ancona alla grande viabilità			
Raccordo Campo Galliano - Sassuolo			
Nodo di Perugia e Tre Valli			
Asse autostradale Orte - Civitavecchia			
Asse autostradale Domiziana			
Collegamento tra SS 514 e SS 194 "Ragusana"			
Asse autostradale Termoli San Vittore			
Accessibilità Valtellina			
Strada Statale 260 Picente (Amatrice - Montecore)			
Accessibilità Malpensa			
Strada Statale 4 adeguamento Passo Corese - Rieti			5.168 **

XVI LEGISLATURA — COMMISSIONI RIUNITE VIII E IX — SEDUTA DEL 25 MARZO 2009

	DPEF 2009		Risorse parzialmente disponibili inerenti progetti precedenti al 2009
	Contributo pubblico	Contributo privato	
RETI DI TRASPORTO E SISTEMI METROPOLITANI			
Opere connesse EXPO 2015			
Linea C Metropolitana Roma			
Rete metropolitana regionale campana			
Reti metropolitane di Palermo e Catania			
Investimenti Catania			
Sistemi urbani e metropolitani di Bari e di Cagliari			
Adeguamento sistemi metropolitani di Parma, Brescia, Bologna			
Aeroporto di Vicenza			
Sistemi di trasporto lacuale			
Metrotranvia di Bologna			
Asse Rimini Riccione			
Metropolitana di Napoli Linea 6			630
PIASTRE LOGISTICHE			
Piastra logistica di Trieste			
Piastra logistica di Taranto			435
PONTE SULLO STRETTO	1.300		
SCHEMI IDRICI	150		
	8.510	8.090	13.683
			11.468
		16.600	
		1.000	
Edilizia scolastica		200	
Edilizia carceraria		17.800	
TOTALE			
* dei 350 milioni di € sono disponibili 90 milioni di €			
** dei 5.168 milioni di € delle seguenti opere sono allo stato disponibili 2.215 milioni di €			

