

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

1.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 24 LUGLIO 2008

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARIO VALDUCCI

INDICE

	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:	
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sulle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):	
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 6
Matteoli Altero, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3
Misiti Aurelio Salvatore (IdV)	6

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
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,30.

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, sulle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza.

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, sulle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza.

Poiché sono previste votazioni in Aula sul bilancio della Camera, incardineremo la relazione del ministro e ci aggiorneremo a settembre, per svolgere il dibattito e dare spazio alla replica.

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

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio il presidente e rivolgo un saluto a tutti i componenti della Commissione, in cui ho trascorso venti anni; sono dunque veramente felice di trovarmi oggi in questa sede.

Le audizioni presso le Commissioni trasporti e ambiente rappresentano un combinato disposto. Quindi, prima di entrare nel merito delle linee strategiche del Ministero, ritengo opportuno ricordare il seguente dato, che denuncia in modo sintetico l'urgenza che vive non tanto il comparto dei trasporti, quanto la nostra economia e la nostra crescita. L'incidenza del costo della logistica e del trasporto nel nostro Paese si attesta ormai intorno al 22 per cento. In Europa tale valore non supera il 14-16 per cento. Ogni giorno, quindi, 6-8 punti percentuali rischiano di rendere non competitivi i nostri prodotti, sottraendo valore aggiunto alla nostra crescita economica.

Questa mia denuncia, che del resto è una presa d'atto, testimonia un approccio del tutto particolare al tema legato alla costruzione e all'organizzazione dell'offerta di trasporto, anche per capire come sia meglio risolvere il problema.

Si tratta non solo di un'esigenza programmatica e di una dichiarazione di buona volontà, ma essenzialmente di una presa d'atto dell'urgenza di rispondere alle esigenze reali della domanda di trasporto. La risposta del Governo, e quindi del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, deve partire proprio dal superamento delle due cause che hanno marginalizzato e penalizzato, in alcuni casi in modo irreversibile, il nostro Paese.

Ritengo che le cause siano due: l'assenza di un'offerta infrastrutturale adeguata — nella graduatoria dei Paesi europei venti o trent'anni fa eravamo ai primi posti, mentre oggi siamo agli ultimi — e la carenza dei servizi di trasporto merci e passeggeri.

La gravità dell'emergenza riconducibile alla prima delle due cause è dimostrata

inequivocabilmente da indicatori quali la congestione, la saturazione e la monomodalità. In quarant'anni l'aumento del traffico è passato da 19 a 150 milioni di tonnellate, mentre l'offerta di trasporto non è cresciuta in modo adeguato.

Purtroppo, nella passata legislatura, tale emergenza, peraltro misurabile, è stata a mio avviso ignorata, giacché sono state bloccate una serie di infrastrutture indispensabili, quali la Torino-Lione, il terzo valico dei Giovi, l'asse ferroviario Milano-Verona, la Verona-Padova, la Cecina-Civitavecchia, la Roma-Formia, il ponte sullo Stretto. Il «fondamentalismo del "no"» ha bloccato molte opere. Si è trattato di una scelta politica. Chi vince ha non il diritto, bensì il dovere di praticare la politica che ritiene più opportuna e nei due anni di Governo Prodi ciò è accaduto: alcune opere sono state cancellate, altre, come il ponte sullo Stretto, accantonate, altre ancora realizzate, proseguendo sulla scia della legge obiettivo varata nella legislatura 2001-2006.

La legislatura in corso deve caratterizzarsi come un periodo di tempo in cui non si disegnano e lanciano soltanto programmi, in cui non si avviano solo cantieri, ma in cui si riesce ad attuare progetti e a completare le opere. Per continuare a infrastrutturare organicamente il Paese, tuttavia, occorrono risorse. La carenza di risorse è un tema comune a tutti gli Stati dell'Unione europea. Nella formulazione delle reti TEN è infatti emerso un dato davvero preoccupante: per infrastrutturare in modo organico l'intero territorio comunitario dei 27 Stati membri occorrono 630 miliardi di euro; per realizzare solo le opere prioritarie occorrono 257 miliardi.

Quanto assegnato ultimamente dall'Unione europea per la realizzazione delle reti TEN ci rende ancora più preoccupati, laddove per le infrastrutture sono stati stanziati solo 4,8 miliardi di euro. Questa limitata disponibilità finanziaria su scala comunitaria si ripete anche su scala nazionale. Il quadro fonti-impieghi, che supporta le opere della legge obiettivo, testimonia che per dare attuazione al piano decennale della legge obiettivo, così come

aggiornato nel 2007, occorrerebbe disporre nel prossimo triennio 2009-2011 di un volano di risorse pubbliche pari a circa 20 miliardi di euro, nonché di oltre 25 miliardi dall'Unione europea e di oltre 35 miliardi dal privato.

In realtà, questo quadro fonti-impieghi dovrà essere sostanzialmente rivisitato a causa di una serie di motivi. Le risorse comunitarie (i fondi TEN e POR) non potranno superare nelle previsioni più ottimistiche la soglia di 14 miliardi di euro. Le risorse provenienti dai capitali privati dovranno raggiungere valori molto più elevati. Le risorse pubbliche, invece, dovranno essere ampiamente ridimensionate per tener conto del momento congiunturale che il Paese vive ormai da oltre sei anni.

In sintesi, ci troviamo di fronte al piano fonti-impieghi della legge obiettivo che si attesta su un valore globale di 174 miliardi di euro, di cui circa 115 miliardi relativi ad opere già approvate dal CIPE. La disponibilità, quindi, è di circa 60 milioni di euro.

Nel prossimo triennio dovremmo poter disporre di 14 miliardi di euro di risorse pubbliche e di circa 30 miliardi di risorse private. Nei settanta giorni successivi alla mia nomina ho avuto più volte occasione di incontrare soggetti privati. Se citati in una relazione tali soggetti possono sembrare astratti, in questi incontri ho potuto verificare la loro effettiva disponibilità. La condizione che hanno posto, come dichiarato alla Commissione, necessita di un provvedimento legislativo. Chiedono infatti la fissazione di date e regole certe. In larga parte queste già esistono, tuttavia vi è la necessità di qualche aggiustamento sul piano legislativo, che proporrò al Parlamento, sovrano nella sua decisione. Non sarà facile, ma, se si tiene conto di quanto si è riusciti a fare nel quinquennio 2001-2006 (circa 60 miliardi di euro), l'impiego non è da ritenersi utopico. D'altra parte, non fare significa bloccare la crescita. Tutti coloro che nei convegni di economia denunciano, come primo male del Paese, quello della mancata crescita, dovrebbero quantomeno ricordare che non destinare

una soglia adeguata di risorse all'infrastrutturazione del Paese significa decidere il blocco della crescita.

In questa fase si sta cercando di identificare una disponibilità sistematica di risorse pubbliche. Infatti, è importante disporre di una soglia minima di risorse ripetibile e certa. Solo in tal modo possiamo realizzare un partenariato pubblico-privato, attraendo capitali privati.

La seconda causa, quella legata alla carenza dei servizi di trasporto merci e passeggeri, è caratterizzata da dati che, se letti attentamente, dimostrano come sia indispensabile un'azione davvero forte e incisiva da parte del Governo. Nonostante ieri siano state diffuse notizie più tranquillizzanti circa il prezzo del petrolio, esso oscilla oggi tra i 125 e i 150 dollari al barile. Ricordo che queste cifre sono state raggiunte in soli cinque anni, partendo dai 18 dollari del 2003. Si rileva inoltre il costante rischio di saturazione per alcuni assi portanti dell'attuale rete su ferro e su gomma, saturazione causata dalla crescita della domanda. Alla fine degli anni Novanta, i nostri porti movimentavano 300 milioni di tonnellate e 3 milioni di TEU, mentre oggi, dopo 7 anni, i porti movimentano 500 milioni di tonnellate e oltre 10 milioni di TEU. Nel 2014 l'arco alpino sarà saturo su alcuni assi. A ciò si aggiunga la crescita differenziata del PIL: la Cina da oltre 6 anni si attesta attorno all'11-12 per cento, l'Europa al 2-3 per cento. A questi macrodati, che denunciano fenomeni di sostanziale cambiamento dell'assetto economico del Paese, si ritiene utile aggiungerne altri che riguardano le nostre città, quali il costo da congestione delle grandi e medie aggregazioni urbane, stimato annualmente intorno ai 9 miliardi, il costo sopportato dalle famiglie italiane per il trasporto, che in ambito urbano nel 2007 è stato superiore a 40 miliardi, la sinistrosità sulle strade, che nel 2007 è stata di 280 incidenti, con oltre 5.600 morti, di cui circa il 60 per cento nelle aree urbane.

Nel 2007, il consumo dei carburanti nel trasporto su strada è stato pari a 34 miliardi di euro. Solo il trasporto privato

di persone in ambito urbano incide su tale valore per oltre il 45 per cento. Il blocco della mobilità nelle città grandi, medie e piccole genera danni rilevanti nelle attività del terziario, incidendo quindi direttamente sulla crescita del PIL. Anche in ambiti urbani di 200 mila abitanti il tasso di inquinamento ha superato la soglia limite di CO₂, addirittura 7-8 volte al mese.

Venendo al forte indebitamento pubblico del trasporto locale, sottolineo come con i proventi dell'utenza si recuperi in Italia appena il 15-20 per cento delle spese. In Francia tale valore sale al 30-35 per cento, mentre in Inghilterra supera il 72 per cento. Desidero esprimere tutta la mia preoccupazione per quanto concerne il trasporto pubblico locale, perché il notevole aumento del costo del petrolio, e quindi della benzina e del gasolio, potrebbe favorire quanto abbiamo auspicato per tanti anni, ovvero l'opportunità di lasciare la macchina a casa e di avvalersi del servizio pubblico. Tuttavia, in questo momento il servizio pubblico non potrebbe accogliere l'aumento delle richieste. Desidero quindi istituire un tavolo su questo argomento, perché considero indispensabile trovare una soluzione.

Per superare queste due cause che bloccano la crescita, abbiamo ritenuto opportuno definire un programma di interventi che sia in grado di riattivare la macchina, di ridare incisività alle azioni, sia a quelle legate all'offerta dei servizi, sia a quelle legate all'infrastrutturazione dell'offerta.

Si è tentato di produrre un programma temporale in tutte le fasi attuative, articolate nelle seguenti sei macroaree di intervento: il riassetto del Dicastero e delle società controllate (il Dicastero ha funzionato a fisarmonica, accorpandosi nel 2001, scindendosi nel 2006 e riaccorpandosi nel 2008 con conseguenti esigenze di riassetto, visto che per fare un esempio in queste prime settimane ho dovuto confrontarmi con vari doppioni); la sicurezza dei lavori pubblici e nei trasporti, compresa la difesa della vita; la dimensione internazionale della mobilità; le offerte di trasporto sem-

pre più coerenti alle esigenze degli utenti e del mondo della produzione e del commercio; l'infrastrutturazione organica del Paese e il rapporto con il territorio; una nuova politica della città e della casa.

Nel decreto che sta per essere approvato, è già corposamente spiegato cosa intendiamo per piano casa. Quando sarà approvato e pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*, avremo 60 giorni per emanare il decreto attuativo. Questo potrà favorire la nascita di un piano casa, che risponda alle esigenze dei meno abbienti. Per dare attuazione a queste finalità, è necessaria una serie di realizzazioni infrastrutturali che ho più volte elencato.

PRESIDENTE. Signor ministro, la seduta dell'Assemblea sta riprendendo con votazioni; dobbiamo quindi sospendere l'audizione.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sta bene. Alla ripresa si potrebbero svolgere anche gli interventi dei deputati e la replica.

AURELIO SALVATORE MISITI. Potremmo anche fare subito il dibattito.

PRESIDENTE. Dipende dalla disponibilità del Ministro.

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

PRESIDENTE. Sospendo la seduta fino al termine delle votazioni pomeridiane dell'Assemblea.

La seduta, sospesa alle 14,45, riprende alle 15,55.

PRESIDENTE. In considerazione del protrarsi dei lavori dell'Assemblea e di impegni istituzionali precedentemente assunti dal Ministro Matteoli, rinvio il seguito dell'audizione alla seduta di giovedì 11 settembre 2008, alle ore 10.

La seduta termina alle 16.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 19 settembre 2008.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

€ 0,35



16STC0000600