

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

3.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 NOVEMBRE 2008

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Garofalo Vincenzo (PdL)	18
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	2	Lovelli Mario (PD)	19, 20
Seguito dell'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):		Matteoli Altero, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	2, 11, 14, 15 17, 18, 19, 20
Valducci Mario, <i>Presidente</i> ..	2, 6, 11, 14, 19, 20	Meta Michele Pompeo (PD)	2, 15
Barbareschi Luca Giorgio (PdL)	6	Misiti Aurelio Salvatore (IdV)	6, 17, 19
Biasotti Sandro (PdL)	8	Moffa Silvano (PdL)	12
		Montagnoli Alessandro (LNP)	9
		Nicco Roberto Rolando (Misto-Min.ling.) .	8
		Velo Silvia (PD)	11, 14, 18

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.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Seguito dell'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 il seguito dell'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sulle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza.

Ricordo che nelle sedute del 24 luglio e dell'11 settembre scorsi il Ministro ha svolto una relazione sul tema dell'audizione. Prima di dare inizio al dibattito, chiedo al Ministro se intende fornire elementi integrativi rispetto a quanto già esposto.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. No, grazie. La volta scorsa sono stato criticato per aver ripetuto la relazione.

PRESIDENTE. Procediamo, quindi, con il dibattito.

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

MICHELE POMPEO META. Credo che questa audizione sia importantissima, perché abbiamo l'occasione di interloquire con il responsabile del Ministero riorganizzato. Questo ci dà la possibilità di affrontare con una certa organicità, a differenza del passato, i temi di cui ci occupiamo solitamente in questa Commissione.

Dico subito che non provo alcun disagio e alcun imbarazzo nel riconoscere la positività e la giustezza della decisione, assunta all'inizio di questa legislatura, di riaccorpate le competenze delle infrastrutture e dei trasporti.

Abbiamo discusso, in questa sede, dell'organizzazione del Ministero. Tuttavia, signor Ministro, alcune questioni non ci hanno convinto pienamente. Voglio chiederle se su quelle questioni, che lei conosce e che non espongo per brevità, intende proporre modifiche quanto prima o quando sarà possibile. Mi riferisco, ad esempio, alla soppressione della Direzione della navigazione marittima — decisione che in un Paese come l'Italia non ritengo affatto funzionale — o alla potenziale sovrapposizione tra ENAC e Direzione generale del Ministero.

Altri punti, poi, riguardano la Direzione per i trasporti terrestri e le relazioni con la motorizzazione civile. Sto indicando velocemente alcune questioni strettamente connesse alla funzionalità e all'efficienza del sistema, di cui ci siamo occupati nel recente passato e che riproponiamo dopo averle segnalate anche nel dibattito generale. Non ritorno ulteriormente sulla riorganizzazione del Ministero.

In qualche occasione ho lamentato il fatto che, ad oltre cento giorni dall'avvio di questa legislatura, non avevamo ancora avuto la possibilità di un confronto esauritivo con lei. Credo che questo ritardo non abbia fatto bene né a noi, né a lei, perché in questa fase le bocce non sono state ferme e, al di là delle posizioni politiche, si crea in questa sede una sorta di militanza e un senso di appartenenza sulle materie di cui ci occupiamo sia lei che noi. Francamente so che lei è convinto di alcune posizioni, anche in ordine alle risorse, ai finanziamenti, alle priorità e alla necessità di investire in infrastrutture per l'ammodernamento del Paese. Insomma, conosciamo le sue battaglie, ma nella manovra varata a luglio non siamo stati messi in grado — per quello che abbiamo contato, naturalmente, visto che poi c'è stato il voto di fiducia — di aiutarla a combatterle. Ugualmente, rispetto alla nostra autonoma iniziativa, noi non abbiamo potuto fare affidamento sul suo punto di vista.

Proprio agli inizi di questa avventura — parlo del rapporto tra Commissione, Governo e Ministero — sono qui a dirle che, se vogliamo capire su cosa si possono costruire o meno convergenze, è necessario che questa sede diventi centrale rispetto alle attività generali anche del Ministero. La sede del Parlamento e della Commissione è quella principale e non ne vedo altre. Le dico che non abbiamo mai fatto sconti ai nostri interlocutori neanche nella precedente esperienza di Governo. Quando abbiamo dovuto creare le condizioni per confronti anche aspri, non abbiamo mai seguito una linea sbagliata. Quando abbiamo ascoltato i ministri Di Pietro, Gentiloni oppure il suo predecessore ai trasporti, Alessandro Bianchi, pur militando nella stessa coalizione politica, abbiamo svolto autonomamente la nostra funzione e il nostro ruolo.

Ho ascoltato le sue due relazioni, prima e dopo la pausa estiva. Ci sono tanti aspetti da mettere a fuoco. Mi pare che la contingenza politica di questa fase abbia portato il Governo a decidere e su alcune questioni è difficile riaprire la partita. Il

decreto-legge n. 112 dello scorso giugno e la manovra di luglio, anche in vista della discussione che ci accingiamo a fare in Aula sulla finanziaria, non lasciano margini di intervento particolarmente ampi.

Le dico subito che noi apparteniamo a quella cultura politica convinta che le manovre anticicliche, nonostante la congiuntura, si possano mettere in campo. Nella situazione data, nonostante la ristrettezza delle risorse disponibili, investire in questo settore significa dare risposte ignorate da decenni, significa recuperare la competitività del nostro sistema Paese e forse anche alcuni ritardi storici in diverse macroaree del Paese. Lo ripeto, sicuramente c'è il tema della congiuntura internazionale, quello delle risorse e quant'altro, ma le misure prese a luglio sul versante dei tagli ci preoccupano molto: si definanziano programmi e progetti, che erano stati condivisi precedentemente e che erano confluiti anche alla Conferenza Stato-regioni, e si mettono in sofferenza comparti strategici.

Non mi addentro nei particolari, ma il settore marittimo-portuale è quello che, insieme a pochi altri comparti, soffre davvero molto. Signor Ministro, so che è molto sensibile a questo tema. Ci sono questioni che vanno riordinate, ad esempio mi riferisco alle proposte di legge in discussione al Senato, relative alle modifiche alla legge n. 84 del 1994 sulle autorità portuali, chiedendo il suo punto di vista al riguardo.

Noi, anche per rispetto dell'autonomia dell'iniziativa del Senato, non abbiamo battuto ciglio, perché prima abbiamo preferito ascoltarla. Cosa dobbiamo fare? Il Governo ha in mente di mettere in campo qualche iniziativa? L'attivismo del Senato va interpretato e da solo non ci riesco. Dalla sua viva voce vorrei capire, rispetto a quella legge importantissima, se ci troviamo di fronte all'opportunità di aggiornarla o modificarla attraverso qualche norma che lei ci proporrà o se dobbiamo pensare a una misura ancora più radicale.

Per quanto riguarda il settore marittimo-portuale, ci sono ancora alcune questioni rimaste « appese », che non dipen-

dono dalle risorse. Penso alla famosa autonomia finanziaria delle autorità, al problema irrisolto del provvedimento, che giace al Ministero, relativo al dragaggio dei fondali un problema che comporta una perdita di commesse e di competitività. Abbiamo lavorato sodo in questa sede per sei o sette mesi e consegnato all'allora Governo quella misura, ma allora non se ne fece nulla perché le « convergenze parallele » furono boicottate. Mi sorprende che neppure questo Governo abbia fatto ancora nulla.

Quando parliamo di competitività e di concorrenza, se non mettiamo a posto almeno le nostre infrastrutture non riusciamo a rispondere a una domanda che, dunque, si rivolge ai porti del nord Africa e addirittura alla Spagna. Si tratta di misure che non costano e che voi potreste mettere in campo.

Altre questioni riguardano il settore marittimo-portuale, gioiello del nostro sistema Paese. Proviamo a risolvere con questa finanziaria i tagli alle Capitanerie di porto italiane, che ci invidiano non solo nel Mediterraneo. Le Capitanerie devono essere messe nelle condizioni di ammodernare le flotte e di esercitare fino in fondo la loro funzione di sicurezza. Nella sostanza, pur comprendendo la questione dei tagli, alcune iniziative nel settore marittimo si possono avviare subito. Per questo ribadisco la domanda sulla sorte della legge n. 84, sperando che lei dia una risposta.

Vi è, poi, il tema del trasporto pubblico locale e della mobilità. Con il decreto-legge n. 112 si sono parzialmente recuperati i tagli fatti in precedenza per coprire l'abolizione dell'ICI.

Inoltre, esiste una norma che noi elaborammo prima dell'interruzione della legislatura per mettere le regioni nelle condizioni di avere certezza di entrate e poter affrontare il tema dei costi del sistema del trasporto pubblico regionale. Ebbene, vorrei sapere cosa pensa di quella norma e se esiste la possibilità di reintrodurla per riportare un minimo di certezza.

Per quanto riguarda la vicenda del trasporto pubblico locale, soprattutto con

riferimento al trasporto su gomma, mi pare che le competenze dello Stato siano state ridotte all'osso. Da questo punto di vista, dobbiamo favorire quelle che un tempo si chiamavano le politiche di Kyoto. A me dispiace, francamente, vivere in un Paese in cui ci stanno facendo pagare la questione del clima. Capisco le ragioni, anche se non le condivido, ma dico anche che abbiamo bisogno, dopo quel livello di esposizione — la critica ci viene mossa non solo dai comparti progressisti e di sinistra, ma anche dai conservatori europei — di tornare ad essere non solamente il « bel Paese », ma un Paese che mette in campo politiche contro l'inquinamento. C'è il tema della mobilità sostenibile. Penso che sulla questione del TPL, al di là delle competenze trasferite alle regioni, ci sia ancora un ampio margine per l'iniziativa del Governo volta a correggere e ad incitare dove sia opportuno farlo.

Desidero affrontare la tematica del trasporto pubblico locale e delle ferrovie da questa vicenda. Per quanto concerne il comparto del ferro nel nostro Paese, dovremmo fare uno sforzo titanico per rilanciare questa modalità di trasporto, per le persone e per le merci. Siamo arrivati ad un punto in cui i margini si riducono, perché esiste sofferenza anche rispetto alle vecchie politiche di investimento. Una serie di tratte sono state definanziate, altre hanno visto ridursi il monte risorse dei vecchi finanziamenti. Esistono diversi casi: non voglio citare il tema della Roma-Pescara, anche perché riconosco come quello fosse un finanziamento sbagliato per le condizioni date allora, laddove 300 milioni investiti per raddoppiare una ferrovia a scarsa domanda mi sembravano eccessivi.

Rimane però irrisolto il tema dei collegamenti e delle relazioni tra Roma e la sua area metropolitana, fino a Tivoli per esempio. La situazione però non consente di intervenire per la chiusura del nodo metropolitano di Roma, che risulta uno dei più complicati. C'è il tema di mettere in sicurezza la scelta e rendere irreversibile la Napoli-Bari-Foggia, nonché anche altre questioni, quali la Pontremolese.

Capisco che esiste il problema dei finanziamenti, tutti noi ci auguriamo che la BEI possa farci aprire nuovi cantieri e puntare il dito nella direzione di investimenti colossali per far ripartire l'economia. Noi ci crediamo moltissimo e non saremmo imbarazzati, perché anche abbiamo tentato di perseguire questa politica, visto che su simili aspetti non ci si divide, ma il Paese si unisce. Vi auguro quindi buona fortuna da quel versante, ma, se i finanziamenti della BEI dovessero tardare, la coperta rimarrebbe molto stretta.

Il tema delle ferrovie italiane non può limitarsi solamente alla grande sfida dell'alta velocità e dell'alta capacità. A breve saranno completate le questioni che riguardano le relazioni del corridoio nord-sud; è inoltre positivo quanto succede a nord-ovest e a nord-est nonché per i valichi, anche se sarà il collega Lovelli ad intervenire sul valico 3. Da lei, signor Ministro, vorrei sentire parole chiare su un tema che non possiamo lasciare solamente all'amministratore delegato, ovvero su come mettere a reddito i 16.000 chilometri di quella grande infrastruttura che è la rete ferroviaria italiana. Talvolta sembra che soprattutto il trasporto locale e regionale torni a essere, come un tempo, la Cenerentola della situazione. Abbiamo maturato un'esperienza di venti o trenta anni, grazie alla quale abbiamo capito che il sistema di mobilità legato al mezzo privato è collassato e non più compatibile. In Italia, circolano 35 milioni di autovetture con costi economici, sociali e ambientali ormai insostenibili per il nostro Paese.

Dovremo quindi affrontare in termini diversi il tema di questa maglia enorme fatta di 16.000 chilometri, innanzitutto valutando il potenziale dell'infrastruttura, per poi tentare di riconoscere alcuni diritti negati, a partire da quelli dei pendolari. Ormai, a fronte di una domanda crescente, la possibilità di rispondere appare scarsa viste le condizioni in cui versano le Ferrovie, giacché vanno in sofferenza non solo coloro che da Ladispoli vengono a Roma o si muovono negli altri nodi urbani in alcune fasce orarie, ma anche gli *intercity*.

Per quanto riguarda i temi del contratto di programma, soprattutto in relazione agli investimenti e del contratto del servizio, ritengo che il Governo debba esercitare un ruolo attivo, anche nei confronti delle regioni inadempienti con le Ferrovie. Il Governo deve attivare un indirizzo e una politica, che invece su tale questione lascia il cerino in mano agli impotenti amministratori delle Ferrovie. Questi amministratori, ascoltati da questa Commissione in sede di audizione informale, hanno spiegato che o Governo e Stato mettono in campo risorse oppure riemerge il tema delle tariffe. Porre oggi la questione dell'adeguamento delle tariffe nel nostro Paese mi sembrerebbe davvero inopportuno.

Si deve quindi concertare una politica che consenta, da un lato di aiutare le regioni, dall'altro di non lasciare un cerino in mano alle Ferrovie. L'amministratore delegato è stato di una chiarezza disarmante, giacché da solo dispone di una sola leva e chiede cose molto precise. Colgo l'occasione per rilevare al presidente che, quando completeremo il dibattito, forse sarebbe opportuno riconvocare anche il Ministro su tali questioni, perché, se si condividono gli obiettivi, sarebbe opportuno che i diversi attori legati a questo tema concertassero alcuni aspetti della risoluzione, in grado di renderci più forti in sede di discussione con le regioni. Lei sarà più forte quando in Consiglio dei Ministri porrà queste questioni, laddove, se rappresenta una priorità, è necessario liberare tutte le energie affinché siano formulate risposte.

Concludo il mio intervento, perché desidero lasciare spazio ai colleghi. Signor Ministro, dobbiamo cominciare questo ciclo di confronti. Da parte nostra c'è disponibilità al confronto e non avremo problemi a convergere sulle misure sulle quali ci convincerete, ma non abbiamo timidezze a criticare e a protestare, come avvenuto ieri con il problema Alitalia.

Colgo l'occasione per fornire un elemento di chiarimento, avendo constatato come alcuni quotidiani abbiano riportato le notizie in modo errato. Quando ieri ho usato la parola « caporalato », mi riferivo

a una dichiarazione dei vertici CAI, riportata nei giornali di ieri, in cui si affermava che, qualora non avessero firmato, si sarebbe assunto personale da altre compagnie straniere, con riferimento a Ryanair. In questo caso, i dipendenti di Ryanair hanno un contratto diverso da quelli italiani, ma non mi riferivo a quella questione. Nella pratica politica e sindacale di questo Paese, quando le parti trattano, il Governo, come sempre, svolge un'azione tesa ad aiutare la concertazione.

In modo esagerato, in un passaggio delicatissimo che rischiava — e rischia — di gettare l'acqua sporca con il bambino, ritenevo che tale posizione, che ricorda le relazioni sindacali nei peggiori anni Cinquanta alla FIAT con Valletta e non la tradizione degli ultimi decenni del nostro Paese, fosse in distonia con la pratica politica e sindacale di questi anni. Per anni, abbiamo avuto rotture — legate ad esempio all'articolo 18 — transitorie, poi seguite dal ritorno alla concertazione.

Capisco tutto, ma certe affermazioni non sono consentite neppure al dottor Colaninno, che proviene da una tradizione di relazioni industriali e sindacali nei punti più avanzati, dall'Olivetti, dall'Espresso e via dicendo. Non se le può permettere neanche nei confronti della corporazione più chiusa, quale quella dei piloti di Fiumicino. Simili interventi nuociono ai rapporti politici. Ieri, dunque, mi è dispiaciuto essere stato frainteso da lei. Ciascuno ha i propri percorsi, le proprie idee e le proprie radici; personalmente provengo da una cultura politica che non è in grado di raccogliere le sollecitazioni al moderatismo, fatte impropriamente nei nostri confronti. Il senso di responsabilità è legato all'autonomia, ma anche alle convinzioni che nascono leggendo le carte e valutando le situazioni.

Ringrazio il presidente e i colleghi e mi scuso per aver utilizzato un tempo eccessivo, di cui come gruppo terremo conto nel corso del dibattito.

PRESIDENTE. Proprio per l'economia dei nostri lavori, per poter dare la possibilità al Ministro Matteoli di rispondere ai

quesiti rivolti, farei un primo giro con un esponente per gruppo, valutando quindi l'orario ed eventualmente dando la parola al Ministro per rispondere a tali quesiti. Ho lasciato parlare il capogruppo del PD, perché mi sembrava giusto non limitarne il tempo, tuttavia dobbiamo essere consapevoli dello spazio a nostra disposizione.

LUCA GIORGIO BARBARESCHI. Personalmente rinuncio a intervenire, delegando in proposito il mio capogruppo.

AURELIO SALVATORE MISITI. Non posso che rallegrarmi per l'unificazione dei due Ministeri, come era auspicato, però desidero segnalare di non aver affatto condiviso il regolamento esaminato, che di fatto perpetua la separazione, soprattutto a livello territoriale. Continua infatti ad essere un Ministero con due dipartimenti e nove direzioni generali ciascuno, mentre a livello territoriale in ogni regione praticamente esistono due provveditori (un provveditore e un direttore generale), scelta che non condivido. Avrei piuttosto ridotto al centro e mandato in ogni regione un provveditore del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non uno che risponde per i trasporti e l'altro che risponde per i lavori pubblici. Ritengo che questo aspetto dovrebbe essere riconsiderato, per evitare che operativamente le competenze dei due vecchi Ministeri rimangano sempre divise, mentre sarebbe invece molto utile che i provveditorati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fossero un fondamentale elemento di interlocuzione con le regioni.

Considero negativi anche i tagli effettuati sul Ministero, previsti nelle varie norme approvate, perché il dicastero dovrebbe avere la possibilità di investire in questo particolare settore, che può essere molto utile per lo sviluppo e per contrastare la depressione economica, che purtroppo stiamo attraversando.

Vorrei anche accennare rapidamente agli enti che fanno capo al Ministero. L'ANAS è un ente concedente e concessionario. Credo che la parte concedente debba essere sganciata dall'ANAS e por-

tata all'interno del Ministero o in una struttura del tutto autonoma. A mio avviso, l'ANAS concessionaria, se vuole entrare sul mercato, deve muoversi autonomamente e la parte concedente dovrebbe confluire all'interno del Ministero.

Dico lo stesso per le Ferrovie, caro Ministro. Anche in Ferrovie c'è una *holding* che ha due strutture, RFI e Trenitalia, più altre tre o quattro società di servizio. Anche in questo caso è necessario separare le due strutture, se si vuole, da una parte, avere una società pubblica che operi nella costruzione e, dall'altra parte, andare sul mercato. Diversamente si rischia, come è avvenuto in passato, che i finanziamenti della *holding* vadano sempre a coprire i buchi di Trenitalia, che dunque non diventa mai una struttura in grado di reggere la concorrenza e di vincere le gare. Poiché si va verso questo tipo di privatizzazione, penso che sia giusto operare una divisione e creare due società direttamente dipendenti dal Tesoro, permettendo alla *holding* di diventare, di fatto, una società di servizi, utilizzata dall'amministrazione a vantaggio di RFI e di Trenitalia.

Sulla modalità di trasporto via mare si assiste alla privatizzazione di Tirrenia, che mi ha lasciato interdetto e preoccupato, insieme ad altri colleghi di questa Commissione, nelle audizioni informali che abbiamo tenuto in questo periodo. Noi riteniamo che, oltre alle Ferrovie, anche la via del mare possa esserci molto utile per migliorare il sistema dei trasporti, soprattutto con riferimento al pendolarismo verso le isole e quant'altro. È necessario che anche su questo il Ministero dica la sua. È necessario che esso in questa privatizzazione abbia voce in capitolo e che l'iniziativa non venga lasciata all'attività della stessa Tirrenia o di altri dicasteri che nulla hanno a che vedere con questa materia.

Vi è, poi, la questione dei porti. Nella legge, sebbene qualcuno la consideri obsoleta — ma non è così — ci sono alcuni punti da salvaguardare e altri da aggiornare, com'è ovvio avvenga in un periodo di profondi cambiamenti anche nel settore

del mare. È giusto, dunque, mettere mano alla legge e noi siamo disponibili in tal senso.

Con riferimento alla questione dei finanziamenti, lei ha presentato un allegato infrastrutture al DPEF, di cui si discuterà, ovviamente, in altre Commissioni. Tuttavia, consentitemi di sottolineare un aspetto. L'allegato infrastrutture è stato realizzato anni fa ed è sostanzialmente sempre lo stesso. Purtroppo, oggi siamo in una situazione in cui non ci sono molti finanziamenti. La Commissione europea stringe la cinghia e noi stessi pensiamo che bisognerebbe ridurre le spese. In questa situazione è necessario cercare i fondi per rilanciare le infrastrutture. Non è sufficiente, a mio giudizio, la notizia dei 15 miliardi di euro della BEI: non si tratta di finanziamento, bensì di una lettera di intenti. Inoltre, quei soldi bisognerà comunque restituirli. Insomma, può essere un appoggio momentaneo, ma il finanziamento delle infrastrutture è vitale. Se si vuole combattere la crisi economica ed evitare che la crisi finanziaria diventi economica, dobbiamo trovare il modo per rilanciare la costruzione delle infrastrutture.

Non parlo della modalità di trasporto aerea perché ne abbiamo discusso in questi giorni a tutto spiano. Evidentemente ci sono state difficoltà per tutti, tuttavia, nel condividere quanto detto dall'onorevole Meta sul rapporto con i lavoratori, non capisco perché si parla di ricorrere ai piloti e agli assistenti di volo di Ryanair: forse non si conosce il loro contratto. Considero assurda un'idea del genere, perché significherebbe rispondere a un'esigenza non di italianità, ma di internazionalizzazione del personale e dei finanziamenti. Insomma, forse su quella questione siamo stati poco accorti.

Del resto, la crisi riguarda tutti. Anche Air France-KLM vive un momento di crisi, tanto è vero che sono previste sei giornate di sciopero. Quanto alle società Olympic Airlines e Austrian Airlines — in questi giorni c'è stata un'OPA di Lufthansa su Austrian Airlines — il Governo austriaco e il Governo greco hanno deciso, a mio

avviso giustamente, di adottare una soluzione che qui è stata scartata: per un breve periodo nazionalizzeranno le due compagnie e, dopo averle rilanciate sul mercato, le venderanno. Sarebbe stato opportuno, a mio avviso, prendere in considerazione una soluzione di questo genere, anche perché abbiamo *manager* di alto livello, come vediamo in altre società statali (ad esempio Finmeccanica). Penso che poteva essere tentata una soluzione di quel tipo piuttosto che portare Alitalia nella condizione attuale.

Badate che la questione Alitalia non è conclusa. Tra un anno o due vedremo una nuova crisi, perché nemmeno il privato riuscirà a guadagnare da questa operazione. Insomma, dobbiamo stare attenti, perché Alitalia sarà una spina nel fianco per molto altro tempo.

SANDRO BIASOTTI. Signor Ministro, desideriamo esprimere, da parte nostra, la condivisione delle linee programmatiche che lei ha presentato precedentemente e che noi giudichiamo complete ed esaustive per quanto riguarda tutti i comparti strategici di competenza del Ministero da lei presieduto.

Mi permetto di richiamare la sua attenzione su alcuni punti. Abbiamo ascoltato la relazione dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, e credo sarà opportuno riprenderla. Tra le righe — ma non tanto — emerge un attacco al Governo (in generale, non a questo Governo) per la carenza di risorse e per la miopia delle linee programmatiche. Credo che su questo dovremo risentirci.

Mi piacerebbe, tuttavia, lasciare agli atti una mia considerazione. Le Ferrovie dello Stato hanno l'obbligo di aumentare la capacità di trasporto merci. Nella sua relazione lei ha scritto che siamo passati dal 30 al 20 per cento e oggi siamo circa all'8 per cento del trasporto merci. Sarebbe opportuno che le Ferrovie si concentrassero — soprattutto relativamente ai *container* — su alcune linee. Non possono fare tutto e, soprattutto — parlo anche in base alla mia esperienza precedente — è

importante che prevedano percorsi oltre i 100-150 chilometri e concentrino le risorse su questi tragitti. In altre parole, è inutile organizzare dei treni-blocco da Livorno a Massa Carrara o da Genova ad Alessandria, vanificando risorse che potrebbero invece essere destinate a treni-blocco su percorrenze oltre i 150-200 chilometri. Questo è un aspetto sul quale tutti gli operatori di mercato sono concordi, tranne le Ferrovie che, volendo fare tutto, fanno tutto male.

Per quanto riguarda le infrastrutture, credo che sia importante quello che ha fatto lei, ossia concentrarsi su alcune opere prioritarie. Lei ne ha elencate sei o sette. Le rivolgo, a questo punto, qualche domanda. Quanto al collegamento Genova-Milano, il Governo ne conferma la priorità? Abbiamo sentito il commissario Tajani riferire in audizione che abbiamo perso, rispetto a questa opera, i finanziamenti — pochi, ma comunque importanti — dell'Unione europea perché il precedente Governo non l'ha inserita nelle opere prioritarie. Ebbene, come pensa il Governo di finanziarla?

Il collega Barbareschi mi incarica di sollecitare una risposta sul crollo del turismo nelle isole Eolie. C'è stato un calo del 40 per cento nell'ultimo periodo. Al riguardo, il collega ha presentato un'interrogazione, ma non risulta ancora una risposta. Dunque, il collega chiede di rispondere per iscritto o alla prossima occasione.

Nel comparto del trasporto pubblico locale, sarebbe opportuno verificare quali sono le realtà che operano bene e quelle che operano male. Per quanto mi riguarda, posso riferire l'esperienza del trasporto pubblico locale genovese, che è stato sostanzialmente privatizzato da una nota società francese di grande esperienza. Questa operazione, però, non ha portato alcun beneficio né ai cittadini — il prezzo del biglietto, anzi, è aumentato — né al servizio stesso.

ROBERTO ROLANDO NICCO. Signor Ministro, la componente delle minoranze linguistiche del gruppo Misto vuole richia-

mare brevemente alla sua attenzione due questioni specifiche.

La prima riguarda il transito delle merci attraverso l'arco alpino. Si tratta di una questione che per gli abitanti della Valle d'Aosta e della provincia di Bolzano assume particolare rilievo. Lei ha ricordato nella sua relazione del 24 luglio che nel 2014 l'arco alpino sarà saturo su alcuni assi. Questa è una vicenda da molti anni all'attenzione del Parlamento, alla difficile ricerca di un punto di equilibrio tra le esigenze del mercato e le particolari situazioni ambientali delle vallate alpine.

Abbiamo discusso di tale questione in merito al medio e lungo periodo soprattutto in relazione alla ratifica del protocollo trasporti all'interno della Convenzione delle Alpi. Il protocollo trasporti ha fatto varie volte la navetta tra Camera e Senato senza giungere mai a un punto conclusivo.

Questa Commissione, nella passata legislatura, aveva espresso il suo parere positivo su quel protocollo, tant'è che era stato iscritto per la discussione in Aula nell'ultima seduta prima della crisi di Governo. Vorremmo conoscere su questo protocollo l'orientamento del Ministro e sapere se il Governo intenda riproporne la ratifica.

Mentre ragioniamo nel medio e lungo periodo, ci sono questioni che necessitano di interventi urgenti e che riguardano la sicurezza e l'adeguamento delle infrastrutture viarie internazionali che collegano l'Italia all'Europa attraverso le Alpi. Negli ultimi contratti di programma 2007-2008 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS e, soprattutto, nel piano di investimenti ANAS 2008, sono previste al riguardo importanti risorse, in particolare per la costruzione — necessaria ed urgente — della galleria di sicurezza del tunnel del Gran San Bernardo. Anche su questo punto chiediamo garanzie: appalto in tempi brevi e interventi di messa in sicurezza non meno importanti, di cui abbiamo discusso con il Ministro nel *question time* svoltosi la settimana scorsa.

La seconda questione che vogliamo sottoporre alla sua attenzione concerne il

potenziamento della rete ferroviaria convenzionale, soprattutto laddove questa va a inserirsi nella rete di carattere internazionale in fase di realizzazione, a nostro avviso auspicata e necessaria, soprattutto nella tratta Torino-Lione. È il caso dell'unica linea che collega l'intera regione Valle d'Aosta a questa rete nazionale ed internazionale. Anche qui ci sono già stati interventi e finanziamenti specifici, ma siamo solo ai primi passi e appare necessario proseguire su questa strada per collegare in modo stabile, moderno ed efficiente un'intera regione (piccola, ma pur sempre regione) alla rete nazionale e internazionale.

Aggiungo infine un'ultima osservazione a proposito dell'allegato infrastrutture al DPEF, già citato da un altro collega. Questa Commissione e poi l'Aula sono state chiamate a esprimersi su un testo, al quale la Conferenza unificata il 10 luglio ha apportato una serie di integrazioni sulla base delle osservazioni delle regioni. È fondamentale recepire queste indicazioni delle regioni, ma mi chiedo che senso abbia avuto la nostra approvazione prima di questa integrazione. Vorremmo quindi sapere quale sia oggi il testo cui fa riferimento e quali indicazioni fornite dalle regioni siano state poi effettivamente inserite nell'allegato infrastrutture.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Qualcuno ha appena vinto le elezioni dicendo « *we can* ». Come Lega, noi diciamo che « dobbiamo », non che « possiamo » fare. Ci troviamo in una situazione economica difficile a livello globale, visto che la crisi non durerà per poco tempo. Riteniamo che forse l'unica soluzione per rimettere in piedi l'azienda Italia sia rappresentata dalle infrastrutture, oltre al piano casa. Le infrastrutture sono fondamentali. Si tratta di interventi attesi da decenni, ma che oggi appaiono indispensabili per far rimanere in piedi le nostre aziende. La locomotiva del nostro Paese, il nord, sta attraversando difficoltà e la situazione sta diventando molto critica a causa del rilevante aumento dei prezzi delle materie prime e del blocco delle risorse da parte degli enti,

spesso dovuti al patto di stabilità. Le aziende stanno chiudendo e stanno lasciando a casa il personale, con problemi anche per quanto riguarda la cassa integrazione.

Al di là delle risorse, che sicuramente non sono ingenti, consideriamo necessario innanzitutto sburocratizzare la normativa. È stata fatta una modifica alla legge sui lavori pubblici, per cui la invito — anche la Commissione ambiente concorda in proposito — a rivedere il decreto che ha modificato il decreto-legislativo 163 del 2006, perché la Commissione all'unanimità intendeva imprimere un salto di qualità e di tempistica alle opere pubbliche. Oggi in Italia l'86 per cento degli appalti sono al di sotto di 1 milione di euro. Oggi è necessario ultimare un appalto in un mese. Questo riguarda anche le materie di cui si occupa la nostra Commissione. I tempi sono fondamentali.

La invito quindi a compiere uno sforzo anche nei confronti dell'Unione europea, che a volte pone limiti, ma, come nel caso di Alitalia, anche in questo settore dobbiamo assumerci insieme la responsabilità. La maggioranza ha già dimostrato in Aula di saperlo fare, modificando il decreto n. 112 e sbloccando opere come la TAV, che erano state bloccate dal Ministro Di Pietro. Dobbiamo assumerci responsabilità ben chiare per rimettere subito in piedi il settore delle opere pubbliche, ovvero strade, ferrovie e altri interventi. Su questo aspetto fondamentale avrà sicuramente il nostro appoggio.

La normativa del procedimento amministrativo, modificata per garantire tempi certi a tutti gli enti pubblici e per dare risposte alle aziende, non è stata però ampliata anche alle società partecipate da enti pubblici, che in molti casi mettono in difficoltà non solo gli enti locali, ma anche le aziende. Mi riferisco a Telecom, a ENEL, alle società relative al gas, alle municipalizzate, che non hanno tempistiche certe. È giusto invece imprimere una velocizzazione a procedimenti amministrativi nei confronti di tutti gli attori del mercato.

Per quanto riguarda le risorse, nella scorsa audizione lei ha citato circa 14 miliardi di euro da entrate pubbliche e 30 da parte di privati. In questi giorni sulla stampa è uscita la notizia dell'accordo con la BEI. Vorrei sapere se sono risorse subito disponibili e se riguardano i 6 interventi da lei indicati, tra cui il traforo del Frejus.

In riferimento alla complessa vicenda Alitalia, è doveroso rivolgere un plauso al Governo per averla quasi portata a termine. Invitiamo dunque a porre fine all'altra questione relativa al trasporto aereo, ovvero alla liberalizzazione delle rotte. Era stato accolto un emendamento, che poi a seguito della posizione della questione di fiducia non è stato messo in discussione in Aula. Conosciamo la situazione degli aeroporti soprattutto al nord, in particolare di Malpensa. Appare quindi fondamentale aprire subito anche ai vettori esteri. Ieri, è stata confermata la volontà di aprire a vettori importanti che diano garanzie, come Lufthansa.

Per quanto riguarda le Ferrovie, in estate sulla stampa sono state sollevate numerose polemiche relative ai vari tagli nelle regioni italiane. La invito quindi a un confronto diretto con Ferrovie, per evitare che i tagli si basino solo sull'aspetto economico senza prendere in considerazione l'utenza. Sono stati soppressi parecchi treni nel nord con un'utenza importante. Come già valutato con il presidente e con il viceministro, la settimana scorsa è stata inoltrata la richiesta di non procedere alla soppressione della fermata di Barletta, con la consegna di oltre 2.000 firme. Sulle ferrovie la invito a effettuare un'analisi delle singole zone.

Siamo consapevoli del fatto che ANAS non funziona. In Veneto, regione da cui provengo, c'è la volontà di acquisire parecchie strade di competenza ANAS e di trasferirle in capo a Veneto Strade. Questo è dovuto alla mancanza di risposte, riscontrata da decenni. Per questo passaggio occorrono le risorse, ma anche una riflessione a livello nazionale. È infatti inaccettabile che una strada come la SS 434, che ha causato centoventi morti, non sia an-

cora terminata dopo trenta anni. I comuni della zona sono disperati. Una riflessione è doverosa, perché ANAS spesso non dà risposte.

Per quanto riguarda gli interventi a livello ferroviario, a nome dell'onorevole Buonanno chiedo i necessari chiarimenti sul potenziamento della tratta ferroviaria Novara-Varallo, che comprende il comprensorio sciistico più grande d'Europa, per conoscere gli interventi previsti dal Governo.

In un periodo di crisi economica, il suo ministero può rappresentare la salvezza. Conosce l'allarme diffuso in tutte le categorie, per cui la invito a intervenire sugli sprechi, perché nel piano di ANAS sono previsti interventi di 100 milioni di euro con un impegno di spesa di 15 milioni. Le opere relative, quindi, non verranno mai realizzate. È quindi preferibile raggrupparli e decidere di realizzarne 5 anziché 10.

Si possono recuperare risorse per investire su interventi che possano essere avviati subito, perché già in fase esecutiva. Questo vale in tutta Italia e quindi anche per le tante opere del sud con risorse economiche ferme da anni. Ieri, in Aula, qualcuno ha suggerito di riprendere in mano la legge n. 219 del 1981. Questo non deve più ripetersi in un Governo del « fare », che vuole non erigere cattedrali nel deserto, ma dare risposta alle tante istanze provenienti dal territorio. Ritengo che le risorse per il sud ci siano, ma c'è il rischio di perdere 10 miliardi di contributi dell'Unione europea entro la fine dell'anno, per cui tutti devono assumersi le proprie responsabilità.

Il nostro movimento vi sarà vicino in un'attività di supporto, per dare ai cittadini le risposte che abbiamo loro promesso.

PRESIDENTE. Ho chiesto ai due gruppi maggiori, il Popolo della Libertà e il Partito Democratico, di raggruppare in un unico portavoce ciascuno i deputati che ancora risultano iscritti.

SILVIA VELO. Ci permetta un passaggio di staffetta, perché non sono in con-

dizione di porre alcune questioni che intendeva rilevare il collega Lovelli. Si tratta di questioni puntuali, perché per le riflessioni politiche ci rimettiamo a quanto ampiamente espresso dal nostro capogruppo e anche dal collega della Lega, a dimostrazione dello spirito collaborativo esistente in questa Commissione, che può aiutare il Governo durante la trattativa sulla ripartizione delle risorse in tema delle infrastrutture.

Le questioni di carattere generale riguardano innanzitutto il Piano nazionale della sicurezza stradale. Non rileviamo interventi strutturali sul tema della sicurezza stradale, mentre il piano è uno strumento e comunque un'occasione perché il Governo faccia un punto organico. Vorremmo avere notizie su questo.

Per quanto riguarda il Piano generale dei trasporti e della logistica, poiché di mobilità non si può parlare a spot e poiché tra tante esigenze appare complesso definire le priorità, il piano generale potrebbe aiutarci a definirle con maggiore autorevolezza.

Anche per il Programma operativo nazionale, analogamente ai POR regionali, sarebbe opportuno sapere a quale punto di redazione sia arrivato.

Per quanto attiene a questioni più specifiche, quali la Tirrenia, abbiamo avviato una serie di audizioni sulla scorta di una risoluzione presentata dal presidente Valducci. Domani audiremo i sindacati e alcune regioni, mentre altre le abbiamo sentite martedì. Riteniamo che le proroghe abbiano raggiunto una fase su cui è opportuno fermarsi il tempo necessario a compiere questa operazione.

ALTERO MATTEOLI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La proroga è assolutamente indispensabile.

SILVIA VELO. Infatti, in questo mi riferisco non solo alla posizione del Governo, ma anche a quella di chi ha chiesto la data del 2012. I tempi devono essere quelli strettamente necessari a bandire la gara. Condivido, non da sola, la posizione espressa dalla regione Toscana sul fatto

che le regioni non possono farsi carico di un'azienda che non funziona senza risorse. Esse devono accettare il trasferimento del servizio, purché siano loro stesse a dirigere la gara e purché siano garantite le condizioni per il trasferimento delle risorse necessarie. Si rischierebbe altrimenti di trasferire un problema dallo Stato alle regioni.

Per quanto riguarda l'autotrasporto, la scorsa settimana lei ha annunciato al Consiglio dei Ministri un provvedimento che interviene sulla liberalizzazione del 2005. Vorremmo sapere se il decreto esista già e quali siano le linee del Governo su un tema così delicato. È stata infatti presentata un'interrogazione e le misure dell'accordo di giugno non sono state ancora attuate, con conseguenti proteste da parte degli autotrasportatori. Vorremmo quindi capire come si prosegue in questo senso.

Aggiungo le questioni che riguardano la regione in cui sono stata eletta e che lei conosce bene, ovvero la Toscana: il corridoio tirrenico, Due Mari, alta velocità e attraversamento sotterraneo di Firenze. Scherzosamente le ho definite questioni che ci riguardano, alludendo alla comune regione di provenienza, tuttavia sono convinta — come d'altronde lei, ne sono certa — che si tratti di questioni che riguardano, oltre alla Toscana, lo sviluppo del Paese, riferendosi a corridoi di valore nazionale e addirittura europeo.

SILVANO MOFFA. Innanzitutto rivolgo un apprezzamento al lavoro di riorganizzazione dei Ministeri. In tema di sicurezza stradale, ad esempio, è la prima volta che, a livello ministeriale, si costruisce un vero e proprio dipartimento che si occupa esclusivamente della materia. Dico questo per rispondere alle osservazioni e alle preoccupazioni della collega Silvia Velo.

Signor Ministro, riprendo l'impostazione che lei ha adottato nei due appuntamenti passati, per sollevare rapidamente alcune questioni. Questa mattina abbiamo audito il presidente dell'ENAC, che ha parlato della difficoltà operativa nella quale si trova un soggetto istituzionale che non è né carne né pesce. Infatti, da un

punto di vista dei poteri effettivi che possono essere esercitati sia in tema di controllo, sia in tema tariffario, l'ente non svolge una funzione incisiva. In qualche modo, è stata invocata la riforma del profilo istitutivo dell'autorità per darle un'effettiva capacità di incidenza. Vorrei sapere se, al riguardo, c'è già una indicazione da parte del Ministero per risolvere questo annoso problema.

Le pongo, ora, una serie di domande. Sul tema della portualità, noi ci troviamo spesso ad affrontare il ripetersi di situazioni commissariali che non vengono mai rimosse. Abbiamo ancora, soprattutto in alcune aree geografiche del nostro Paese, commissariamenti in atto e vorremmo sapere se c'è la volontà di definire queste situazioni e di fare chiarezza anche in merito ad incompatibilità che spesso si verificano nell'individuazione delle autorità che devono svolgere questa funzione.

Quanto alle Ferrovie, abbiamo ascoltato l'amministratore delegato che, con molta chiarezza, ha esposto la difficoltà di operare in un sistema, fatto anche di norme europee, nel quale un'asimmetria nei processi di liberalizzazione ha, di fatto, penalizzato fortemente Ferrovie dello Stato rispetto ad altri *competitor* europei. Voglio citare con chiarezza un caso, ormai diventato oggetto di pubblico dibattito, che a mio avviso costituisce un vero e proprio elemento di alterazione del sistema di concorrenzialità nel nostro Paese, a tutto danno di Ferrovie dello Stato. Mi riferisco al fatto che più soggetti privati hanno costituito una società con partecipazione francese — la Alstom, in particolare — che ha individuato nell'area di Nola la possibilità di costruire un nuovo stabilimento anche per svolgere attività manutentive nel settore ferroviario. Lo stabilimento, peraltro, si è già prenotato per entrare in concorrenza con Trenitalia sull'alta velocità.

Dunque, i francesi vengono in Italia, entrano in una società con una quota di partecipazione del 20 per cento, fanno concorrenza a Trenitalia nel settore più redditizio, quello dell'alta velocità, lasciando il settore meno redditizio, quello del trasporto pubblico locale, a completo

appannaggio di Trenitalia, quindi con un onere pesantissimo. Mi domando che cosa si possa fare in Europa per evitare questa logica asimmetrica. A me risulta che quando la Francia ha voluto difendere Alstom, lo ha fatto anche ricorrendo ad aiuti di Stato, senza che una foglia si muovesse nel contesto europeo. Quando, però, siamo noi a dover difendere l'italianità di alcune aziende, non riusciamo a farlo.

Lo ricordo anche perché, nel frattempo, si sta determinando una situazione incredibile: ad esempio, vengono chiusi alcuni stabilimenti della stessa Alstom. Si sta creando una sorta di *dumping* a livello occupazionale, per cui si spostano queste attività produttive da una parte all'altra del Paese, senza alcun ritegno nei confronti del vantaggio riconosciuto dallo Stato italiano (dal Governo in questo caso) a privati che entrano in concorrenza con lo Stato italiano stesso. Vorrei sapere se, da questo punto di vista, si possa introdurre, a difesa degli interessi nazionali, una norma di salvaguardia o almeno condizioni di reciprocità nei confronti della Francia.

Quanto al trasporto locale, abbiamo un problema molto serio. Su alcune tratte che sono state ultimate, in particolare nel nord del Paese — come vedete, non parlo solo del Mezzogiorno — mancano i treni. Anche in questo comparto c'è difficoltà di individuare le risorse; tuttavia, è evidente che se realizziamo le tratte, ma non abbiamo i nuovi treni, quindi non ammoderniamo anche il parco macchine, rischiamo ancora una volta di rimanere molto indietro rispetto alla domanda. Peraltro, questa aumenterà anche per effetto di quello che lei giustamente ha messo in evidenza come difficoltà economica complessiva ciclica, connessa alla bolla finanziaria di cui ormai abbiamo piena coscienza. Rispetto a questo, il Governo e il Ministero come intendono porsi?

Ci sono gare che debbono essere espletate perché previste all'interno della finanziaria. Prima si parlava del Protocollo di Kyoto, ma ricordo che il famoso treno ecologico, che deve essere realizzato, è

all'interno di una partita della finanziaria che evidentemente tendeva all'accelerazione delle gare per abbattere i limiti che erano stati al centro della discussione relativa a Kyoto.

Quanto alla logistica, essa costituisce uno degli elementi portanti della relazione e questo, a mio avviso, è davvero apprezzabile perché evidentemente risponde alla scelta di fondo — nonostante le difficoltà economiche del momento — di privilegiare tale aspetto, sul quale si gioca il futuro anche competitivo del nostro Paese. Mi riferisco, ad esempio, alla capacità di integrare la ferrovia con la portualità e di dare una risposta definitiva, anche come gerarchizzazione, ad un sistema portuale molto diffuso e frammentato. Lo stesso discorso vale per gli aeroporti italiani. Il piano della logistica, che a suo tempo era stato varato dal Governo Berlusconi e che poi ha conosciuto un arresto, viene oggi riconsiderato? Mi riferisco a una messa a punto che eviti un altro rischio che io intravedo, quello di una spinta spesso regionalista ad individuare una serie di poli logistici che non entrino in un'ottica di sistema Paese. In quest'ottica, le regioni rischiano di fare le stesse cose che venivano denunciate prima per le stazioni, per le fermate dei treni o per gli aeroporti, ossia di compiere scelte che non aiutano il sistema a essere competitivo.

Ci sono, da questo punto di vista, accordi di programma, tra l'altro con investimenti di privati. A me fa piacere che si faccia una scelta di campo, prevenendo una parte di investimento pubblico e una parte di interventi privati, attraverso progetti finanziari. Tuttavia, laddove ci sono già interessi e convergenze di risorse private, perché non introduciamo un livello di scelta prioritaria che ci consenta di sbloccare alcune situazioni?

Infine, tra i nodi locali c'è quello famoso di Messina, rispetto al quale evidentemente sono stati orientati alcuni investimenti, ma dove si registrano difficoltà, soprattutto per quanto riguarda i collegamenti marittimi. Rispetto a questa proble-

maticità, che ormai comincia a farsi sentire in maniera pesante, c'è qualche indicazione da parte del suo Ministero?

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

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Prima di tutto voglio ringraziare i presenti per questo incontro, che considero molto proficuo, molto aperto, ricco di suggerimenti dei quali sicuramente terrò conto.

Rispondendo alle considerazioni dell'onorevole Meta, risponderò anche ad altri colleghi — sebbene intenda farlo singolarmente — perché, avendo parlato per primo e più a lungo di altri, ha toccato vari temi.

È stato mosso l'appunto che ad oggi non c'è stata la possibilità di un confronto, sottolineatura cui sono particolarmente sensibile. L'onorevole Meta, anche se in maniera molto garbata, ha imputato in qualche modo a me questa mancanza. Vorrei però ricordare che più volte il presidente ha fissato l'incontro con chi vi parla, ma ha dovuto poi rinviarlo per ragioni legate ai lavori d'Aula. Adirittura sono riuscito a partecipare all'audizione presso la Commissione ambiente — la cui competenza oggi, diversamente da quanto accaduto in passato, non è certo centrale rispetto alle mie funzioni — prima di riuscire a parlare in questa sede. Chi ha una storia politica come la mia, peraltro, non può che essere d'accordo con l'onorevole Meta, quando afferma che questa è la sede centrale. L'idea che tutto debba passare attraverso il Parlamento non può che essere condivisa.

Sul riaccorpamento dei Ministeri si è soffermato anche l'onorevole Misiti. Dirò subito ciò che non condivido e ciò che, invece, deve essere oggetto di una valutazione alla luce del parere che è stato espresso. Non condivido assolutamente il terzo dipartimento. Vi assicuro che ho fatto fatica a prevedere due dipartimenti — ci ho pensato a lungo, sollecitato dagli uffici — perché fino all'ultimo momento ero più propenso per una soluzione di-

versa. Comunque, se mi sono convinto a istituire due dipartimenti, il terzo certamente non lo prevederò mai.

Stiamo verificando le vostre osservazioni al decreto del Presidente della Repubblica, cercando al contempo di acquisire quelle condivise; su alcuni suggerimenti importanti stiamo facendo una verifica.

In merito alla sovrapposizione di ENAC con la direzione del Ministero, devo dire che questo ente ha un ruolo importante. Tuttavia, siccome non abbiamo bisogno di sovrapposizioni, se queste sembrano configurarsi nel regolamento, vedremo di darli un taglio diverso.

Vengo al tema della portualità, sulla quale si è soffermato anche l'onorevole Moffa. Mi è stato chiesto di riferire il mio punto di vista sulla legge n. 84 del 1994. Ho lavorato in Commissione, come parlamentare di opposizione, quando questa legge è stata varata. Si tenne in proposito un ampio dibattito, durato tanti mesi, ma il giorno precedente allo scioglimento delle Camere fu approvata la legge n. 84. Dico chiaramente che l'ho avversata, non perché non ne riconoscessi la filosofia, ma perché mi sembrava che l'articolato approvato non raggiungesse l'obiettivo primario che si era prefissato, ovvero l'autonomia funzionale. So che al Senato è in corso un dibattito, ma ho intenzione di presentare in Consiglio dei Ministri non semplici modifiche alla legge n. 84, bensì un vero provvedimento di riforma della portualità, mantenendo naturalmente ciò che di quella legge ha funzionato. In proposito si aprirà un confronto con voi.

SILVIA VELO. L'ha detto ai senatori?

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, nello stesso modo in cui l'ho detto a voi. Non sarà un decreto, ovviamente, bensì un disegno di legge al quale stiamo lavorando con un tavolo aperto, intorno al quale sono chiamati tutti coloro che operano nel settore, a cominciare ovviamente dall'Assoporti.

Per quanto concerne il dragaggio dei fondali, onorevole Meta, qui si tocca un

tasto che mi è particolarmente caro: me ne sono occupato per cinque anni per ragioni istituzionali ed è sufficiente consultare le carte che avevo firmato per autorizzare i dragaggi — non è autocitazione — per rendersene conto. Poi sono arrivati un altro Ministro e un altro Governo che hanno considerato i dragaggi un'offesa all'ambiente e per questo motivo sono stati bloccati. In quasi tutti i nostri porti si rileva la necessità di dragaggio, per evitare di perderne le potenzialità. A Livorno e alla Spezia stanno lavorando, seppur timidamente, altrove siamo ancora in ritardo. Il dragaggio non è di mia competenza, perché l'autorizzazione finale è del Ministero dell'ambiente, tuttavia ho parlato più volte con la collega, Stefania Prestigiacomo, perché acceleri le operazioni.

Perché non ci siano equivoci, con il presidente della Banca europea di investimenti (BEI) ho sottoscritto un accordo non per un finanziamento, ma per un prestito a lunghissimo termine (30-50 anni), che può andare non solo allo Stato, ma anche ai privati che realizzeranno le infrastrutture. Questo è l'accordo sottoscritto.

Come ribadito in tutti i documenti e in tutte le mie relazioni alla Camera e al Senato, per gli investimenti questo Governo vuole garantire 44 miliardi di euro nel triennio 2008-2011, 14 miliardi su fondi della legge obiettivo e 30 miliardi su privati, fondi FAS e PON. Abbiamo già definito il piano di investimenti per il 2009; oggi il Presidente del Consiglio ha dichiarato, come recitava un appunto che avevo preparato per lui, che essi ammontano a 16,6 miliardi di euro.

Non dovrei spiegare come si mettono a reddito e si adeguano le tariffe, ma mi pare che in proposito non ci siano misteri. L'ingegner Moretti ha chiesto l'adeguamento delle tariffe per quanto richiede l'autorizzazione da parte del Ministro per la parte generale (sapete che l'alta velocità non ha bisogno di tale autorizzazione), sostenendo che le tariffe italiane siano le più basse d'Europa.

MICHELE POMPEO META. Anche i contributi del settore pubblico!

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sarebbe però opportuno verificare quanto viene speso dal Governo centrale e da alcune regioni (non tutte, visto che altre non investono pressoché nulla) che hanno messo a disposizione cifre importanti.

In questo momento non mi sento di autorizzare l'aumento delle tariffe, non perché non ne abbia il coraggio o perché ciò sia impopolare. In merito a questa richiesta ho sentito anche il bisogno di consultarmi con il Ministro ombra dell'opposizione, che mi ha chiesto tempo per riflettere e che poi ha risposto dichiarando di non essere assolutamente d'accordo con l'aumento delle tariffe. A seguito dell'aumento le ferrovie avrebbero garantito una serie di infrastrutture, che oggi non possono essere realizzate, per cui neghiamo l'incremento; consapevoli però della carenza di risorse.

Quanto al trasporto pubblico locale, in questi giorni sto lavorando per evitare il blocco dei servizi locali su ferro. Attualmente al Ministero delle infrastrutture e trasporti è in corso un tavolo con il Ministero dell'economia e con le regioni per individuare una soluzione. Per il trasporto su gomma, stiamo definendo azioni urgenti. Gli incontri con i gestori e i sindacati saranno conclusi entro il 14 novembre e, come già anticipato nel DPEF, stiamo verificando con le Ferrovie una proposta di riforma, che tiene conto di molte delle considerazioni dell'onorevole Meta. Ho evidenziato le parti del suo intervento che non condivido, mentre altre sono di buon senso e riguardano maggioranza e opposizione. Come ho evidenziato nel mio primo incontro con l'ammiratore delegato di Ferrovie, la strategia delle Ferrovie viene definita non dall'amministratore delegato, ma dal Governo. Questo merita una sottolineatura perché se qualcuno pensa il contrario, sbaglia. La politica e la strategia delle ferrovie le fa il Governo.

Constato con piacere che il collega abbia scelto di tornare, considerandolo un equivoco, sul termine « caporalato » usato ieri durante le comunicazioni del Governo riguardo alla vicenda Alitalia, che considero molto offensivo per quanto riguarda soprattutto il nostro Mezzogiorno. Non riteniamo di aver fatto nulla di eccezionale, ma tengo a sottolineare come durante tutta la trattativa Alitalia mi sia stato ripetuto, anche da sindacati più legati alla sinistra quali la CGIL, che mai un Governo aveva fatto con tanta forza da *trait d'union*, con due Ministri presenti alle trattative tutti i giorni e a tutte le ore in questo modo. Sappiamo cosa è accaduto in seguito. Su Alitalia si esprimono giudizi diversi, però spero che tutti partano dal presupposto dell'esigenza di salvare questi 12.600 posti di lavoro. Su questo credo che si possa essere d'accordo.

Non condivido, onorevole Misiti, l'idea che il regolamento surrettiziamente tenga in piedi due Ministeri. Non è così, anche se per accorpate i due Ministeri non basta fare un regolamento, ma è necessario effettuare un cambiamento culturale. Fino a quando i dipendenti del Ministero delle infrastrutture considereranno i colleghi dei trasporti altro rispetto a loro, e viceversa, tale cambiamento non avverrà. Tutti devono quindi prendere contezza del fatto che ormai questo Dicastero, chiunque vinca le elezioni, dovrà avere queste dimensioni. Al momento delle consegne l'onorevole Di Pietro mi ha evidenziato le difficoltà, per cui spesso arrivava fino a un certo punto ed era costretto a fermarsi, e così è avvenuto anche con il Ministro Bianchi. Ricordo, infatti, che ho ricevuto le consegne da due Ministri.

Sui provveditorati e sui distretti legati ai trasporti c'è una distinzione funzionale e quindi sarebbe stato difficile, anche se forse non impossibile, avere un *manager* con capacità funzionali differenti. Concordo sulle osservazioni che riguardano ANAS e Ferrovie. Ci stiamo muovendo verso una riforma che tenga conto anche delle direttive comunitarie. Questo crea qualche imbarazzo ad ANAS e alle Ferrovie, ma avviene nell'interesse generale.

Sul problema della Tirrenia sono consapevole delle emergenze e la prossima settimana due altissimi dirigenti del Ministero si recheranno a Bruxelles per tentare di strappare una proroga, giacché è impossibile risolvere il problema entro il 31 dicembre. Non chiederemo una proroga di due anni, come qualcuno aveva sollecitato, ma di un anno; tuttavia, non sono certo nemmeno che tale proroga venga concessa.

Sul processo di privatizzazione, dopo numerosi confronti con le regioni, la Toscana ha dapprima dichiarato di non essere assolutamente interessata, poi privatamente ha affermato che stava esaminando la questione, mentre ora ho ricevuto una lettera molto chiara dall'assessore Conti in cui si dichiara non interessata. Altre tre regioni hanno invece ufficialmente dichiarato il loro interesse ad acquisire. Rispondendo agli onorevoli Misiti e Velo, se questo si verifica, devono gestirla *in toto* e non parzialmente, perché la convenzione deve essere rilasciata alle regioni, non ad altri, qualora rilevino la gestione dei traghetti.

Per quanto concerne l'allegato al DPEF, rilevo una sostanziale differenza con il passato, non condivisa dall'onorevole Misiti, che qui mi pare leggermente in contrasto con quanto affermato dall'onorevole Meta, laddove nel DPEF si parla di un piano triennale fonti-impieghi misurabile. Non era mai accaduto in precedenza, quindi mi pare che ci sia disponibilità.

Non posso rispondere delle dichiarazioni degli amministratori di Alitalia. Ieri, su questo, ho già espresso il mio parere. Per quanto riguarda i 12.600 dipendenti che CAI assume, CGIL CISL, UIL e UGL hanno firmato il contratto, mentre ci chiediamo cosa possa accadere per le sigle sindacali che non lo hanno siglato. Ritengo impossibile accettare che CAI si fermi, che in Italia un sindacato autonomo, che ha mille persone iscritte (non 100 o 200 mila e, comunque, questo non cambierebbe la questione) possa mettere il veto all'avvio di un'impresa importante come quella di CAI.

Esistono quindi solo due strumenti. In primo luogo, si potrebbe reclutare personale altrove, eventualità però sostanzial-

mente impossibile da attuare, soprattutto per quanto riguarda i piloti, laddove *hostess* e *stewart* si possono invece anche preparare in un mese. Ieri il dottor Colaninno ipotizzava di prenderli dalla Ryanair, ma credo che tale compagnia non abbia 1.700 piloti da dare a CAI e ritengo che si trattasse solo di una forma di pressione dialettica. In secondo luogo, si potrebbero chiamare singolarmente i piloti e in questo caso saranno assunti quelli che sottoscriveranno il contratto. È ovvio che non ho inventato niente di nuovo, affermando ieri che chi non accetta il lavoro non può accedere alla cassa integrazione, perché la legge stabilisce che un dipendente, cui venga offerto un lavoro equivalente a quello che svolgeva, ha l'obbligo di accettarlo, altrimenti esce dalla cassa integrazione.

Onorevole Biasotti, ho letto l'intervento dell'ingegner Moretti, che critica velatamente il Governo...

AURELIO SALVATORE MISITI. Non questo Governo.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Complessivamente. L'ingegner Mauro Moretti è un bravissimo amministratore delegato, ma, nel muovere critiche a un Governo, come amministratore delegato in un periodo che attraversa più governi, deve anche indicare il suo approccio. Con Moretti ho un rapporto ottimo, perché parlo chiaro (a mio avviso ciò è sempre positivo) e perciò mi sono espresso sulla politica delle Ferrovie e su chi la fa. Si rileva però un serio problema, legato alla necessità di rendere le ferrovie più competitive, soprattutto il settore universale. Oggi le linee regionali sono assolutamente inadeguate e in proposito bisogna trovare ad ogni costo una soluzione. Abbiamo aperto un tavolo con Moretti, con Trenitalia e con le regioni, segnalando di avere un rapporto quasi quotidiano con il Presidente della Conferenza delle regioni, Vasco Errani, per trovare insieme una soluzione.

Il Governo conferma la priorità del collegamento Genova-Milano. Nel piano

triennale e nella proposta 2009 è contenuta la tratta Milano-Genova. Sui collegamenti con le isole stiamo verificando il caso citato dall'onorevole Biasotti, a nome dell'onorevole Barbareschi, all'interno del provvedimento per Tirrenia.

Onorevole Nicco, la Convenzione sulle Alpi mi è particolarmente chiara, perché ci ho lavorato in altra veste istituzionale, ottenendo per l'Italia anche qualche risultato. Nel piano triennale dell'ANAS c'è l'asse del San Bernardo e stiamo vagliando la disponibilità per la copertura finanziaria. Nel DPEF abbiamo inserito solo opere già presenti nella legge-obiettivo e non potevamo fare altrimenti. Le aggiunte saranno rese valide solo dopo gli atti aggiuntivi alle intese generali quadro, che stiamo preparando e sottoscrivendo nuovamente con tutte le regioni. Per ora sono state sottoscritte con quattro di esse e stiamo lavorando con tutte le altre. Il DPEF è quindi il riferimento di base per tutto questo.

È musica per le mie orecchie sentire affermare dall'onorevole Montagnoli che le infrastrutture e il piano casa sono indispensabili per rilanciare la nostra economia. Su questo il Governo è così d'accordo che lo riconoscono anche i colleghi responsabili di altri dicasteri importanti, *in primis* il Ministro per lo sviluppo economico, Claudio Scajola. È chiaro che il sottoscritto, il Ministro Scajola e il Ministro dell'economia, Giulio Tremonti, devono lavorare in sintonia, perché lo sviluppo economico passa attraverso le risorse, le infrastrutture e il piano casa. Avremmo potuto arrenderci dicendo che, non essendoci le risorse, si sarebbe fatto il possibile. Abbiamo invece percorso una strada diversa, cercato risorse, siglato l'accordo con la BEI, parlato con i privati, cercato di ottenere una cifra importante dai FAS. Il Ministro Scajola ha concordato con me di mettere a disposizione per le infrastrutture una parte cospicua dei FAS. Abbiamo dunque cercato di mettere insieme una cifra importante; abbiamo trovato vincoli comunitari sugli affidamenti e sulle concessioni, non ringrazierò mai abbastanza il commissario Tajani per quanto

sta facendo nell'interesse non tanto dell'Italia, quanto dell'Europa e quindi della realizzazione delle infrastrutture, di cui l'Italia è più carente.

Onorevole Montagnoli, desidero informarla che il commissario Tajani ha aperto un tavolo di confronto con l'Unione europea. Grazie a una lettera sottoscritta da me e dal Ministro francese per il traforo del Frejus e del Brennero stiamo dimostrando all'Unione europea di essere in grado di utilizzare i 681 milioni di euro per il Frejus e gli 892 per il Brennero, che rischiavano di essere persi.

Per quanto riguarda le Ferrovie e in particolare per i tagli, desidero ricordare ancora una volta come le scelte siano compiute dal Governo. Devo invece comunicare una brutta notizia sulla Novara-Varallo, tratta per la quale al momento non vi sono risorse. Tuttavia, chiedo di sapere cosa è stato fatto a livello urbanistico. L'attuale mancanza di risorse, infatti, non significa che ci siamo rassegnati. Allora vogliamo verificare cosa abbiamo fatto gli enti locali a livello urbanistico. Ho parlato con franchezza con il sindaco, perché c'è bisogno di 62 milioni di euro, di cui 40 subito. Allo stato non ci sono, però non ci rassegniamo.

Per il piano della sicurezza, onorevole Velo, entro la prima decade di dicembre saremo in condizioni di presentare una proposta. Sul Po confermo di aver esposto la proposta dieci giorni fa al commissario Tajani a Napoli, approfittando della sua presenza ad un convegno. Sul piano della mobilità, riteniamo che il quadro delle reti TEN e la scala comunitaria siano il riferimento portante.

Sull'autotrasporto, è avvenuto un piccolo miracolo, perché abbiamo inserito nel decreto all'approvazione del Parlamento 200 milioni per l'autotrasporto come autorizzazione di cassa. Questi 200 milioni erano in conto capitale e, grazie a un alacre lavoro svolto con il Ministero dell'economia, siamo riusciti a renderli spendibili entro il 15 novembre, quindi immediatamente.

SILVIA VELO. Scusi, signor Ministro, cosa ne è del provvedimento annunciato al Consiglio dei Ministri sulla liberalizzazione dell'autotrasporto?

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Si tratta di un decreto legislativo, non di un decreto-legge. È stata convocata *ad horas*, per domani alle 15, una riunione del Consiglio dei Ministri, al cui ordine del giorno vi è un solo provvedimento. Fino al 14 non ve ne saranno altre, per cui spero che il parere possa essere esaminato domani.

Per quanto riguarda l'autostrada Civitavecchia-Cecina, manca la delibera della regione Lazio. Per il progetto che riguarda la Toscana, c'è un accordo già fatto dal precedente Governo Berlusconi, tra il Ministro Lunardi e il Presidente della giunta regionale, Martini, di cui non toccherò una virgola. Per quanto riguarda la parte relativa al Lazio (37-38 chilometri), ne abbiamo parlato diverse volte con il Presidente Marrazzo e si sono trovati gli accordi, ma manca la delibera relativa. Poiché la riunione del CIPE è prevista per il 14 novembre, è necessario che prima di quella data arrivi la delibera da parte della giunta regionale del Lazio.

Per la « Due mari » vale quanto ho già detto. Sull'alta velocità di Firenze, mi si potrà accusare di tante cose, ma certamente non di voler bloccare l'alta velocità né a Firenze, né altrove. Anche quando esistevano su di essa molte riserve, venti anni fa perfino nel mio partito, scrivevo comunque mozioni a favore, in quanto ne sono da sempre sostenitore.

Onorevole Moffa, non condivido alcune sue affermazioni. Per la portualità ci sono dei commissari, perché questa era davvero l'unica possibilità come, ad esempio, nel caso di Taranto. Quando il presidente dell'autorità incorre in un incidente di quel tipo, non vi sono alternative. Gli altri commissari sono a Manfredonia e ad Augusta. L'autorità portuale di Trapani, invece, è stata soppressa.

VINCENZO GAROFALO. Perché a Manfredonia non è stata soppressa?

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il provvedimento non l'ho preso io. Io ho ereditato questa situazione.

I commissari che ho trovato erano due, a Manfredonia e ad Augusta. Invece, per Trapani era stata soppressa l'autorità portuale. Sono d'accordo che l'eventuale ripristino rappresenti una decisione politica, però sto facendo la fotografia della situazione esistente.

Quanto alla società NTV – Nuovo Trasporto Viaggiatori – e sulla privatizzazione sono favorevolissimo e più di una volta ho detto all'amministratore delegato, ingegner Moretti, che internazionalizzare le ferrovie italiane è un obbligo. Poiché i francesi sono molto più bravi di noi a chiudersi a riccio e a non farci entrare, ho già avuto due incontri con il Ministro francese per sottolineare l'esigenza che anche loro aprano, altrimenti ci chiudiamo pure noi. NTV ha l'80 per cento di capitale italiano e solo il 20 per cento di capitale francese. Questa è la realtà.

AURELIO SALVATORE MISITI. Come Air France.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. C'è però una differenza: in base a un accordo scritto, i soci di CAI per cinque anni hanno l'obbligo di tenere le azioni, qualsiasi cosa accada.

Sono favorevolissimo alla privatizzazione delle ferrovie e vorrei che anche le nostre riuscissero a internazionalizzarsi. So che ci sono dei progetti e che l'ingegner Moretti sta lavorando, soprattutto per quanto riguarda la Germania. Sono perfettamente d'accordo sul rapporto di reciprocità che il Governo ha il dovere di garantire. Si tratta di affrontare il problema con forza nei confronti del collega francese.

Sulla logistica, so quanto l'onorevole Moffa abbia lavorato in questo settore e molte delle cose che sono state scritte nel collegato al DPEF e che stiamo realizzando sono ispirate anche da quel lavoro. Il piano della logistica non solo è attuale,

ma in questa emergenza economica deve essere attuato su scala nazionale. Sono favorevole però a realizzare non 40, ma 7 o 8 piattaforme. In Italia c'è la tendenza a pretendere qualcosa solo perché ne dispone un'altra regione, ma questo non è possibile.

Ho considerato il trasporto pubblico locale come l'emergenza più grave, sottoponendo in proposito al collega Tremonti una proposta ad esso mirata. Per ora, infatti, grazie a Dio o alla responsabilità di tutti, non è accaduto nulla. Lunedì ho convocato una riunione con i sindacati, tuttavia è un problema assai serio, perché cresce la richiesta maggiore di trasporto pubblico, aspetto che ci dovrebbe rallegrare. Infatti, i Governi sia di centrodestra che di centrosinistra hanno lavorato per favorire tale crescita, ma ora abbiamo qualche problema perché il trasporto pubblico non è efficiente.

Desidero ringraziarla, presidente, dichiarandomi disponibile a tornare per un confronto tutte le volte che i membri della Commissione lo riterranno opportuno. Senza alcuna retorica, credo di ricevuto oggi spunti che mi consentiranno di gestire meglio il Dicastero che ho l'onore di presiedere.

PRESIDENTE. Signor Ministro, le vorrei chiedere una cortesia. Tra alcuni minuti riprenderanno i lavori in Aula con immediate votazioni, tuttavia alcuni colleghi vorrebbero porre ulteriori domande. Darei quindi loro la parola, chiedendole una risposta in forma scritta.

MARIO LOVELLI. Le domande sono le seguenti, non potendo più fare commenti dopo la sua esposizione. La prima riguarda l'articolo 12 del decreto-legge n. 112 del 2008, convertito nella legge n. 133. Lei ha riaffermato oggi – spero che sia l'ultima volta che sento questa affermazione da lei e dal collega Biasotti – che nel biennio precedente si sarebbe bloccato tutto per scelta politica. Ciò non è vero. Infatti, se potete riprendere la Torino-Lione, è perché per due anni la commissione Virano si è impegnata per

preparare il lavoro. Per quanto riguarda il Brennero e il finanziamento della stessa Torino-Lione, è ovvio che questo Governo segua le debite procedure, ma, poiché con l'articolo 12 del suddetto decreto sono state ripristinate le convenzioni con il *general contractor* per le tre tratte che vanno da Milano a Verona, vorrei sapere quale seguito abbia avuto questa decisione e quale impegno si assumano i privati in questo contesto.

In secondo luogo, ho letto sul *Il Sole 24 Ore* un articolo molto documentato, che riguarda l'utilizzo del FAS, in cui si afferma che saranno destinati alle infrastrutture, 7 miliardi di euro, di cui 6 nel sud e uno al nord. È evidente che il miliardo di euro per il nord è nettamente sottodimensionato.

Se non può rispondere adesso, presenteremo un'interrogazione o ci muoveremo diversamente, ma vorremmo conoscere l'intendimento del Governo. Lei ha confermato tutte le cifre, ma, mentre il piano impieghi è molto chiaro, non lo è altrettanto il capitolo delle fonti, che nei documenti finanziari non ci sono.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. I 16 miliardi di euro...

MARIO LOVELLI. Nei documenti di bilancio non ci sono da nessuna parte. Sarebbe quindi utile sapere qualcosa in più.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per l'articolo 12, non è cambiato nulla.

Per quanto riguarda invece l'articolo di giornale cui lei faceva riferimento, se do-

mani avrà la cortesia di leggere *Il Sole 24 Ore*, troverà la mia risposta articolata. Le assicuro che il giornale non mi ha corrisposto nulla per farglielo comprare! Se mai glielo mando!

MARIO LOVELLI. Mi toccherà comprare *Il Sole 24 Ore*!

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Comunque, in Commissione o al Ministero avrà tutte le risposte possibili e immaginabili. Voi dovete scendere a votare e lei pone due domande a cui non posso rispondere in pochi secondi. Sarebbe di cattivo gusto iniziare ora una risposta per due questioni importanti come queste, non avendo il tempo di poterle spiegare in dettaglio.

MARIO LOVELLI. Tenevo a precisare che non ho sentito l'ingegner Moretti muovere alcuna critica al Governo durante la sua audizione (*Commenti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli*).

PRESIDENTE. Nel ringraziare il Ministro Matteoli, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,55.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 10 dicembre 2008.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

