

Paese per aderire a quella visione di sistema delle infrastrutture cui lei faceva cenno. L'eventuale realizzazione del ponte consentirebbe di ritenere prioritario l'utilizzo e, in qualche modo, l'introduzione dell'alta velocità su tutto il territorio nazionale o andare a diverse forme di modernizzazione del sistema dei trasporti che, in nome di quest'illusione, restano pregiudicati.

Non sono affezionato all'una o all'altra tesi, dico però soltanto che va fatta una scelta e capisco che sulle spalle di un Governo che ha un lasso di tempo breve davanti a sé alcune scelte fondamentali possono apparire pesanti. Credo, tuttavia, che ci sia proprio il dovere di farlo. Noi tutti ci aspettiamo segni chiari sulla direzione che si vuole prendere, soprattutto per quello che concerne la modernizzazione del sistema infrastrutturale.

Credo che tra i settori di cui si è parlato poco, che ha vissuto una vera modernizzazione, c'è quello aeroportuale, ma è anche vero che, come abbiamo visto a completamento dell'indagine conoscitiva che ha lungamente impegnato questa Commissione, rimane nelle stanze del ministero il documento da noi portato avanti, ma anche uno studio che doveva portare alla razionalizzazione del sistema degli aeroporti italiani e all'elaborazione di un piano aeroportuale nazionale che, proprio in nome di quella mancanza assoluta di chiarezza che c'è riguardo ad alcune scelte da fare, rimane totalmente sepolto.

Signor Ministro, concludo con un'ultima sollecitazione che mi viene anche da parte dei miei colleghi rappresentanti di altre regioni del Sud: alcune risposte che sono state spesso date per quanto riguarda il sistema delle ferrovie non ci lasciano minimamente soddisfatti. Si è esaltata una sorta di ragionamento puramente imprenditoriale, non si è dato al Paese fino a questo momento un criterio unitario di condivisione e di modernizzazione. Spero che nelle tre parole che ho voluto introdurre come elemento di sintesi del mio ragionamento lei possa trovare e possa portare all'attenzione di questa Commissione e del Parlamento tutto nei prossimi

mesi alcuni elementi di chiarezza che, ripeto, fino a questo momento sono totalmente mancati.

SANDRO BIASOTTI. Signor Ministro, auguri e in bocca al lupo. Credo che ne abbia bisogno. Se un po' la conosco, credo che stia iniziando ad annoiarsi, però questa è la politica. Lei ci ha chiesto dei contributi e con la mia franchezza penso di dargliene pochi ma sentiti.

Lei ci ha fatto una relazione da Ministro che, a mio modesto parere, servirebbero due legislature per portare avanti. Ha enunciato una serie di temi, autostrade, ferrovie, portualità, trasporto pubblico locale: mi aspetterei che la prossima volta venisse come dottor Passera e ci dicesse che possiamo in questo anno e mezzo affrontare due o tre temi. Decida lei quali possono essere.

Condivido che siano stati toccati i temi di cantieristica, portualità, nautica, mercato dell'auto, ma ci aspettiamo da lei la risoluzione di alcuni problemi e non di nuovo un elenco infinito che tutti i Ministri hanno fatto e che quasi tutti non sono riusciti a portare avanti.

Concludo nel permettermi di dare un altro piccolo contributo molto grezzo: dobbiamo incentivare il consumo per creare nuovi posti di lavoro, come anche lei ha detto. Ricordo che un'iniziativa davvero lodevole che ha portato grandi investimenti è stata la famosa « legge Tremonti ». Un'altra ipotesi che sto elaborando nella mia modesta visione è quella di una specie di patrimoniale, ma non è una patrimoniale.

Ci sono ancora molti risparmi, dottor Passera, che la gente è terrorizzata a utilizzare per tutto questo clima di preoccupazione: perché non inseriamo nel 2012, per esempio, un *bonus malus*? Chi ha risparmi da 50.000 euro in poi, o veda lei la soglia, è obbligato a spenderne almeno il 20 per cento in beni e servizi concedendogli un *bonus* magari dell'IVA e un *malus*, ossia se non li spendono entro un anno, tratteniamo un 5 per cento. Chi ha, ad esempio, un milione di euro di risparmi è obbligato a spenderne 200.000 nell'arco

di un anno; se spesi, bene, se non spesi, a fine anno c'è una trattenuta del 5 per cento di imposta. Credo che sia un metodo semplice, facile, pragmatico.

PAOLO GENTILONI SILVERI. Sottolineerei due punti, sperando nella clemenza della corte. Non so, infatti, se riesco ad esporli in due minuti. Mi associo, ovviamente, agli auguri.

Il primo punto è quello dell'Agenda digitale. Quello che a me non è chiarissimo e su cui c'è moltissima attesa in tanti ambienti economici è quanto la consapevolezza, che sul piano culturale certamente c'è da parte di questo Governo — penso al *premier*, al Ministro Francesco Profumo, allo stesso Ministro Passera — dell'importanza dell'economia digitale si traduca in struttura e scelte del Governo.

Quando si parla di Passera si dice che, tra rigore, equità e crescita, forse è quello che principalmente deve occuparsi di crescita, delle tre la più complicata da un certo punto di vista.

C'è la consapevolezza di quanto l'economia digitale sia cruciale a questo fine? Il Governo americano investì Al Gore quindici anni fa, vicepresidente degli Stati Uniti, di questo problema; in Europa c'è la signora Kroes che coordina questo tema; in tutti i grandi Paesi europei, tranne il nostro, c'è un'Agenda digitale trasversale.

Se ci fosse quest'intenzione, credo che sarebbe una delle cose più nuove e positive del Governo. Su questo abbiamo avuto alcune delusioni *bipartisan* in questi anni, prima il piano Caio, poi il tavolo Romani, tutte iniziative che sono partite e si sono un po' fermate.

Quanto alle frequenze, oggi *il Sole 24 Ore* titola « Duello sulle frequenze Tv » e io mi sono detto che vorrei evitare a 70 anni di fare come nei film di Ridley Scott, che ancora stiamo litigando su queste cose. Tuttavia, il termine è di attualità ed è legato alla manovra.

Apprezzo la pausa di riflessione e vorrei capire in che cosa si traduce. I punti chiave, a mio avviso, sono tre: non siamo di fronte a una *commodity*, ma a una risorsa pubblica scarsa e di grande valore;

il valore di questa risorsa è stato definito tre mesi fa dal Governo, che ha stabilito la base d'asta della scorsa asta in 250 milioni di euro a frequenza, poi l'asta ha ricavato di più; adesso abbiamo in gara cinque frequenze, abbiamo letto le cifre più pazzesche in questi giorni, ma la sostanza è che abbiamo in gara, in *beauty contest*, cinque frequenze che, ai valori di mercato di quattro mesi fa, valgono 250 milioni di euro per cinque, salvo i rilanci.

Con queste premesse e in questo contesto economico possiamo regalarle con un *beauty contest*, che tra l'altro ha ormai come concorrenti solo gli attori già presenti nel nostro mercato televisivo, e ha delle regole discutibili? Ne ricordo solo una: per le TLC il *lock-up* era di 22 anni; per questo *beauty contest* c'è un *lock-up*, cioè un divieto a vendere, di soli cinque anni, quindi c'è una risorsa pubblica regalata e che, dopo cinque anni, può essere rimessa sul mercato e il mercato ha i valori che ha fissato l'asta di quattro mesi fa. Mi accontenterei che la decisione del Governo in questo momento fosse il proponimento di sospendere questa procedura e ragionare sulla possibilità di fare un'asta.

Ieri il maggiore esperto italiano di questa materia, trasversale a tutti gli ultimi Governi, il professor Sassano dell'università « la Sapienza », ha fatto una valutazione attorno al miliardo, quindi molto meno dell'asta delle TLC, e ha ipotizzato un'asta competitiva riservata agli operatori di rete non verticalmente integrati, ossia gli operatori di rete che non sono anche *broadcaster* televisivi, ipotizzando che un'asta riservata a questi renderebbe una cifra attorno al miliardo.

Il Governo vuole ipotizzare anche una cifra più bassa di questa perché è giusta la prudenza? Pensiamo a partite un po' sospese, come quella dei capitali scudati? Ipotizzi una cifra anche più bassa di questa. Sto dicendo che qui non è questione di fare rilanci assurdi, ma di considerare che si tratta di una risorsa preziosa pubblica limitata, ci sono realistiche previsioni di introiti per lo Stato, una situazione in cui l'obiettivo di aper-

tura del mercato televisivo ormai non è stato raggiunto - i concorrenti sono i vecchi concorrenti, i quali hanno già tutti la *legacy* dell'analogico, che hanno avuto giustamente gratis, come in tutti i Paesi europei - questo regalo in più, in queste condizioni economiche del Paese, andrebbe evitato.

DEBORAH BERGAMINI. Benvenuto, signor Ministro. Lei ha detto che ci vedremo spesso, quindi sono sicura che ci sarà occasione di entrare un po' più nel dettaglio dei tanti temi sollevati. Per ora vorrei, invece, rivolgerle due domande, una proposta e mezza e una sollecitazione.

La prima domanda riguarda una legge sulla quale questa Commissione, assieme alla X Commissione Attività produttive, sta lavorando da oltre un anno, mirata a incentivare lo sviluppo della mobilità sostenibile. Ci stiamo lavorando da molto e lo scoglio sul quale ci siamo fermati è quello del finanziamento di questa legge che, mal contata, vale da qui al 2017 - c'è qui anche il mio collega, relatore per la X Commissione, onorevole Vico - circa 160 milioni di euro l'anno.

Chiaramente, vorrei conoscere l'intenzione del Governo su questo punto. Arriva così anche la proposta che vorrei farle per quello che riguarda il decreto-legge in oggetto, la manovra finanziaria. Vorrei chiederle se non sarebbe opportuno, e a mio parere lo sarebbe, esentare dal super bollo le auto ibride, sempre rispettando il vincolo dei 185 chilowatt. Sicuramente, da un punto di vista economico sarebbe un piccolissimo segnale, ma sarebbe importante per dare una testimonianza di vicinanza a questa tematica.

La seconda domanda riguarda, invece, un altro elemento presente nel decreto che io trovo fortemente penalizzante per il turismo nautico. Mi riferisco alla tassa annuale di stazionamento. Io sono viareggina, e quindi vivo particolarmente male questa norma, che ritengo eccessivamente penalizzante per un settore che faticosamente riesce a mantenersi all'avanguardia e che ha un potenziale straordinario. Noi scontiamo già un fortissimo ritardo per

quello che riguarda lo sviluppo di questo settore e mi sembra che qui si stia un po' esagerando.

Non sono sicura che riceverò una risposta affermativa, ma mi pare abbastanza chiaro che sia un po' difficile considerare di lusso le barche di 10 metri: perché non prendere in considerazione l'eventualità di innalzare il tetto minimo sullo scaglione successivo di 12 metri o, ancora meglio, su quello dei 14?

Infine, le rivolgo una sollecitazione e mi associo alle parole del collega Gentiloni. Lei stesso ha detto che dovremo impegnarci moltissimo per quello che riguarda le reti di nuova generazione e la banda larga: la sollecitazione, più che a lei, va al presidente della nostra Commissione affinché possiamo dedicare al più presto una sessione *ad hoc* a questo tema che pesa moltissimo sulla competitività dell'intero sistema Paese.

GIAN CARLO DI VIZIA. Mi associo agli auguri di buon lavoro al Ministro Passera. Cerco di essere concreto: da un lato riconosco che gli obiettivi del Governo Monti si delineano in un momento molto difficile e in un contesto non buono, ma ritengo in ogni caso che alcuni provvedimenti debbano essere presi con razionalità, prevenendone anche le conseguenze.

Mi rifaccio alla problematica che ha mosso la mia collega Bergamini perché, se lei è di Viareggio, io sono di La Spezia e la Liguria, nella nautica da diporto, è la regione più importante e ha un'economia molto estesa in questo campo. Non discuto sul fatto che debba essere preso un provvedimento che istituisca un'imposta per chi ha una barca, ma si tratta di verificare se il provvedimento sia così oneroso da rischiare un trasferimento di certe imbarcazioni nella vicina Francia. In questo modo rischiamo di perdere non solo un certo imponibile, ma addirittura di colpire un settore che dà ricchezza e lavoro alla regione.

Anche l'altro punto, signor Ministro, riguarda la crescita. Lei è stato un dirigente bancario, e quindi conosce molto bene l'economia, la crescita e la storia

economica del nostro pianeta. Ricorda che le grandi opere aiutano le infrastrutture o aiutano, soprattutto in un periodo di crisi, a ottenere una crescita: il trasporto è un punto fondamentale per raggiungere questo obiettivo.

Un settore importante è quello della portualità. La natura ha aiutato i porti italiani in quanto abbiamo sei giorni di vantaggio sui porti continentali, ma noi riusciamo a perdere questo vantaggio perché manchiamo di infrastrutture e siamo, così, meno competitivi di altri Paesi. L'abbandono del trasporto merci è stato, a mio avviso, un errore e dobbiamo salutare con favore il fatto che sia finanziato il secondo lotto del terzo valico dei Giovi. Vorrei ricordare anche la Pontremolese, che unisce l'economia della Liguria alla costa tirrenica, all'Emilia, al Veneto e al Brennero; si tratta di arterie molto importanti.

Bisogna fare attenzione, signor Ministro: reperire risorse a scapito dei cittadini italiani è doveroso in certi momenti di crisi, ma impiegarle male sarebbe un vero delitto. Bisogna fare in modo che il Paese abbia un futuro migliore.

LUDOVICO VICO. Auguro buon lavoro al Ministro e gli porrò subito tre domande.

Per quale ragione è stato definanziato il nodo di Bari nella recente discussione preliminare alla riunione del CIPE del 6? Il Ministro avrà sicuramente tutte le informazioni per sapere che quel nodo è fondamentale per il corridoio Adriatico-Ionico, sia sui grandi corridoi europei sia per il Paese: quali iniziative intende assumere ed è in grado, come auspico, di dare certezza che ciò che è avvenuto potrà essere ripristinato quanto prima possibile?

Quando sarà elaborato il *core network* dei porti e quando il porto di Taranto, come era stato annunciato, sarà inserito in quel *core network*? Quell'atto deliberativo prevede un passaggio al CIPE? Vorrei avere la conferma da parte sua, come il Primo Ministro aveva annunciato in Aula non più tardi della settimana in corso.

L'ultima questione riguarda la lunga percorrenza sulla dorsale adriatico-ionica.

Desidero dirle, ma immagino lei sia informatissimo, che Trenitalia continua a dirci di rivolgerci al Governo. Poiché questo è un esercizio che si reitera, il punto è semplice: quale intenzione il Governo ha sapendo che il 12 dicembre ci sarà il nuovo orario, che sul corridoio della parte ionico-adriatica non ci sono più treni di lunga percorrenza né in direzione adriatica né in direzione tirrenica? C'è una rete a doppio binario elettrificata Taranto-Bari che sarà percorsa dalle littorine. Anche per dignità nazionale, forse vi andrebbe posto rimedio.

MARIO LOVELLI. Ringrazio il Ministro per le informazioni che ci ha fornito e, visto che a questo punto c'è già un programma di legislatura davanti dopo le cose che ha sentito, vorrei soffermarmi su queste questioni in particolare.

Prendo atto con soddisfazione che nel decreto la questione dall'Agenzia postale e dell'*Authority* dei trasporti è in buona parte affrontata adeguatamente. In particolare per le Poste, infatti, avevo presentato una proposta di legge in tal senso, per cui ne prendo atto volentieri. È già stato detto dai colleghi e segnalo anch'io che per l'*Authority* dei trasporti va superata l'esclusione delle infrastrutture autostradali. Il punto, infatti, non è molto chiaro.

Per quanto riguarda le Poste, su cui lei ovviamente ha una notevole esperienza, vorremmo sapere se è a conoscenza della situazione attuale del contratto di programma con Poste Italiane, come valuta la situazione in essere e, soprattutto, se ha già delle idee sul futuro visto che Poste Italiane, col provvedimento del Governo, ha avuto 15 anni di affidamento diretto. Ci dica se è sua intenzione rimanere in quell'alveo o andare oltre.

Sul trasporto ferroviario i colleghi hanno già detto. Il mio tema è quello dei contratti del servizio universale: i finanziamenti introdotti per i contratti di servizio regionali e per il trasporto pubblico regionale a questo punto sono completamente soddisfacenti? Questo risulta dai rapporti con la regione?

In secondo luogo, vorrei sapere se il contratto di servizio sulla media e lunga percorrenza nazionale, cioè il contratto 2009-2014, è coperto a partire dal 2012. L'altro giorno, infatti, c'è stato un *question-time* a cui lei, purtroppo, non è potuto intervenire e su questo non abbiamo avuto una risposta. Questo è un nodo essenziale, anche se temo che ormai l'orario ferroviario, che parte dalla prossima domenica, partirà senza che lei ci abbia messo mano. Soprattutto, ritengo che sia grave che nella fase di costruzione dell'orario non si sia seguito quanto previsto dal contratto di servizio, per cui nessuno ha visto i contenuti dell'orario fino a quattro giorni fa.

SETTIMO NIZZI. Grazie, signor Ministro, per la relazione. La conosciamo soprattutto per quanto riguarda la sua storia privata, dal punto di vista dell'operatività e tutto ciò che ha fatto e di cui siamo venuti a conoscenza.

Vorremmo che dedicasse la stessa dedizione che ha avuto nel proprio lavoro e nella sua vita anche all'attività politica nel Governo, che fosse un ministro deciso, facesse le cose ascoltando le problematiche reali della gente e, soprattutto, eventualmente modificasse alcune delle decisioni che sono state paventate in questi giorni sulla stampa.

Provegno anch'io, come il collega Meru, dalla Sardegna, che è la decima regione italiana per importanza come numero di cittadini. Siamo sicuramente tra le regioni più povere d'Italia e abbiamo un piccolo grande *handicap*: siamo un'isola e né a piedi né a nuoto possiamo venire nel continente, per cui dobbiamo far sì che la continuità territoriale sia una cosa seria, certa e ben organizzata. Ho saputo che ha firmato il decreto, spero che venga seguito con attenzione e dia la possibilità a tutti i cittadini sardi e non sardi di arrivare in Sardegna a un prezzo congruo non soltanto in aereo, ma soprattutto via mare. In treno non possiamo venire.

Quanto alle infrastrutture, su circa 2 miliardi e 300 milioni di investimenti delle Ferrovie, soltanto 26 milioni di euro sono

previsti nel triennio per la Sardegna. Non è possibile che non possiamo agire in questo settore. Lo sviluppo di un'isola come la nostra passa non soltanto attraverso lo sviluppo della pastorizia e dell'allevamento, vogliamo invece continuare a essere un'isola turistica e a questo proposito la tassa di stazionamento così come è stata introdotta ci ricorda l'esperienza avuta allorquando l'ex presidente della regione Soru mise la tassa cosiddetta sul lusso. Siccome ci fu un grave danno per l'economia turistica regionale, tale provvedimento va assolutamente rivisto in termini quantitativi e di modalità di applicazione. La gente andrà tutta in Corsica, come già è successo la volta scorsa.

Infine, abbiamo il grave problema dell'infrastrutturazione energetica della Sardegna e dell'Italia. La nuova fonte di rifornimento di gas attraverso la realizzazione del metanodotto Algeria-Sardegna-Italia prodotto dalla Galsi va chiusa immediatamente. Non possiamo continuare a pagare l'energia il 40 per cento in più rispetto ai nostri connazionali.

GIORGIO MERLO. Signor Ministro, le rivolgo una sola domanda per stare nei due minuti. Ho molto apprezzato le sue prime dichiarazioni e i suoi primi atti per quanto riguarda il capitolo infrastrutture, velocizzazione delle procedure, da un lato, e stanziamento di risorse, da un altro.

Purtroppo, ancora oggi campeggiano su tutti i giornali le vicende legate alla Torino-Lione. Tutti speriamo che il Governo duri un anno e mezzo e in questo arco di tempo occorre affrontare definitivamente questo snodo. Ci sarà un rigoroso rispetto del cronoprogramma, che lei conoscerà molto bene, concordato da tutti gli organismi preposti? Ci sarà un rispetto del tracciato individuato, da enti locali, Governo e Osservatorio Torino-Lione? C'è la certezza dei finanziamenti nazionali su questa grande opera che molti di noi ritengono strategica per il futuro, senza quindi assecondare tentazioni alternative? Non è sua competenza, inoltre, Ministro, ma le chiederei ugualmente se ci sarà un'adeguata presenza delle forze dell'or-

dine per garantire la prosecuzione dei lavori.

Mi pare che dopo gli ultimi avvenimenti — ieri ci sono stati ancora quindici feriti, l'autostrada è stata bloccata — questa realizzazione diventi non soltanto decisiva per il nostro futuro, ma anche per quanto riguarda gli interi scambi commerciali col nord Europa. Ecco perché mi pare importante oggi una risposta puntuale a questi quattro quesiti, che restano importanti per dare l'avvio definitivo alla Torino-Lione.

MARIO TULLO. Grazie, Ministro. Sarò telegrafico. Tra i temi della crescita, non può mancare l'economia del mare. Se fossero stati investiti per il mare i 4 miliardi di euro che sono stati spesi in Alitalia, si sarebbero realizzate altre cose.

Lei, Ministro, ha affermato che avrebbe detto poche cose, ma ha detto molto — incrocio per rapidità — sugli articoli 42, 34, 37 e 46 della manovra, da una parte la liberalizzazione del settore dei trasporti, dall'altra l'attenzione alla rete europea nella nuova visione con scelte strategiche su alcune realtà su cui puntare.

È chiaro che chi viene da Genova si sente anche tranquillo sulla realtà che rappresenta, ma abbiamo posto, purtroppo inutilmente, il tema dell'autonomia finanziaria, che è legato anche a un metodo di selezione. Nessuno, infatti, a tavolino chiude dei porti. Il sistema delle regole che ha indicato per l'apertura ai privati va letto in questo senso perché, diversamente, c'è il rischio solo di fare proiezioni su un futuro che non c'è. Si parla di decine di milioni di *container* laddove non ci sono traffici. Se in Italia c'è un settore che si è liberalizzato in parte o perlomeno ha contribuito ad aprire il mercato è stato quello dei porti. Quando si è investito qualcosa sui porti e sul mare, questo è stato restituito. Vale per la portualità e per la cantieristica.

So che ha già avuto contatti con le realtà locali per quanto riguarda Fincantieri: vi sono tre proposte di legge aperte, che sono il doppio registro, il doppio scafo e la legge sulla rottamazione dei traghetti.

Con poche risorse queste proposte possono incentivare privati, non lo Stato, a costruire navi nei nostri cantieri. Questo potrebbe dare ossigeno alla cantieristica. In ogni caso, so che giovedì 15 sarà audito dalla Commissione Attività produttive e avremo modo di riprendere.

DARIO GINEFRA. Innanzi tutto, auguro in bocca al lupo al Ministro. Credo che questo valga più di un augurio di buon lavoro perché il lavoro che le competerà è particolarmente intenso e complesso.

Non le nascondo che ho sempre guardato con profonda attenzione alla sua storia e alla sua competenza e questo mi ha portato ad ascoltare con particolare cura tutte le parole della sua relazione, in particolare quando ha richiamato come priorità la necessità di una connessione all'Europa, ovvero la priorità di quei progetti che ci aiutano a connetterci all'Europa. Ho visto che è tema già ripreso da diverse agenzie.

Didascalicamente, Ministro, questo significa inevitabilmente che non si può rinunciare a procedere con quell'opera di riallineamento infrastrutturale che credo sia prioritaria rispetto alla stessa sua annunciata e dichiarata volontà di avviare processi di liberalizzazione. Siamo fortemente preoccupati. Processi di liberalizzazione senza che, dal punto di vista infrastrutturale, l'intero Paese sia stato messo nelle condizioni di poter godere della competizione pubblico-privato, evidentemente rischierebbero di creare ulteriori ritardi.

Le faccio un unico esempio, in parte accennato dal collega di Taranto, l'onorevole Vico. Il nodo ferroviario di Bari è un'opera finanziata dal PON Trasporti 2007-2013 con una convergenza degli sforzi della regione Puglia su un unico progetto, che ha lamentato le incertezze, le esitazioni e i ritardi delle burocrazie centrali. A oggi ancora si attende l'approvazione in sede CIPE del progetto preliminare. Noi siamo pronti da mesi e ci attendiamo una risposta chiara su questo.

SABRINA DE CAMILLIS. Auguri, signor Ministro. Intervengo per fare due

osservazioni. La prima riguarda il posizionamento dell'Italia come piattaforma dell'area del Mediterraneo: naturalmente, il Mezzogiorno deve poter giocare un ruolo determinante.

Seguo con grande attenzione tutto quello che in questa fase può succedere per lo sviluppo del Mezzogiorno, tutto quello che si deve fare perché il Mezzogiorno riesca a liberare le proprie potenzialità. Liberarne le potenzialità, infatti, significa sviluppare l'intero Paese e bisogna mettere a sistema tutto ciò che renderà questo possibile.

Purtroppo, in questi giorni si leggono dati incredibilmente negativi per quanto riguarda la portualità. I maggiori colossi di trasporto portuale stanno lasciando il porto di Gioia Tauro, come la Maersk, o la Evergreen che ha lasciato il porto di Taranto per spostarsi al Pireo, mentre la Cina ha scelto la Grecia come porta per il Mediterraneo abbandonando e snobbando, in un certo senso, il nostro Paese.

Bisogna cercare di capire quali sono i punti di debolezza e la questione non è legata sicuramente solo al numero di porti. C'è una questione legata alla burocrazia, di incompleta o forse mancata riforma della legge n. 84 del 1994, tutti fatti che diventano determinanti per il nostro Mezzogiorno insieme, naturalmente, allo sviluppo delle infrastrutture digitali e anche energetiche.

A questo aggiungo l'altra questione che mi interessa in modo particolare, cioè sapere se il Ministro ha intenzione di dare continuità a quelle progettualità cantierabili che ci sono nel Mezzogiorno. Lei ha parlato di risorse non spese, ma ci sono tantissime opere immediatamente cantierabili. Lo ha già detto il collega Crosio in modo esemplare. Abbiamo, per esempio, per quanto riguarda il Molise, un tratto di autostrada, la San Vittore-Campobasso, immediatamente cantierabile, sbloccata dal CIPE, ma per cavilli burocratici non si possono ancora liberare risorse importantissime.

ETTORE ROSATO. Innanzitutto, signor Ministro, le nostre Ferrovie dello Stato

hanno deciso che non gli interessa più il cargo, mentre a noi interessa che i nostri porti siano alimentati. Per alimentarli, tuttavia, bisogna aprire a operatori privati anche stranieri. Se questo non accade, resteremo sempre meno competitivi.

In secondo luogo, relativamente agli aeroporti, di cui ha parlato nella sua relazione, piena di rilievi interessanti, condivido l'impostazione che non possano esserci aeroporti dappertutto, ma aggiungerei, signor Ministro, che si è creata una situazione di monopolio assoluto per cui molti aeroporti, e non solo quelli periferici e piccoli, hanno un unico operatore che gestisce le rotte interne, che è Alitalia, dopo la fusione tra Alitalia e Air One. Questo ha fatto lievitare moltissimo i costi per gli utenti, ci rende molto meno competitivi e costringe, naturalmente, a un utilizzo di mezzi diversi. Io credo, al di là delle decisioni che prenderà l'*Authority* a febbraio, che il Governo debba prendere una sua iniziativa.

Quanto ai porti, il mio collega Monai prima ha citato anche la situazione del porto di Trieste, piattaforma logistica, e non ci torno sopra, mentre il collega Tullo ha svolto un ragionamento molto ampio sull'autonomia finanziaria. Aggiungo che i porti muoiono di burocrazia. Non si possono aspettare mesi, tendenzialmente anni per l'approvazione di un piano regolatore portuale perché bisogna che gli uffici ministeriali siano — lo dico con grande rispetto per il lavoro che svolgono — un motore, non un freno a mano.

La pregherei, quindi, di intervenire su questo. Le farò avere anche un appunto specifico per quanto attiene il piano regolatore di Trieste.

Venendo all'A4, ci pesa un ritardo ormai grandissimo sulla realizzazione della terza corsia e io la pregherei di valutare con attenzione il fatto che non si possono far pesare sul Friuli Venezia-Giulia, piccola regione, 2,3 miliardi di euro di costo per quell'opera. È un'opera di interesse nazionale in cui serve un intervento dello Stato.

COSTANTINO BOFFA. Vorrei porre al Ministro un problema preciso: mentre discutiamo di reperire risorse per il finanziamento di opere pubbliche e di infrastrutture, viceversa molte regioni del Mezzogiorno non riescono a spendere le risorse a propria disposizione. Ho visto l'altro giorno i dati che il Ministro Barca ha portato alla Commissione Bilancio e che descrivono una difficoltà molto forte del Mezzogiorno a impegnare le risorse del POR 2007-2013.

Non ritiene che in questa fase, piuttosto che ricercare risorse ulteriori e aggiuntive, che con i dati di finanza pubblica sembrano assai difficili da reperire, si debba aiutare le regioni del Mezzogiorno — non ritiene di farlo anche lei direttamente — a spendere meglio, concentrando le risorse già a propria disposizione per evitare di perderle?

Entro il 15 di questo mese bisogna avere già una fase di programmazione. So che è programmato già un incontro con i presidenti delle regioni: a nostro avviso, se riuscissimo a concentrare quelle risorse su pochi punti strategici, tra cui ferrovie e digitale nel Mezzogiorno, avremo fatto già un buon lavoro.

All'interno di queste priorità, le segnalo che le regioni del Mezzogiorno hanno da tempo concordato un'infrastruttura strategica fondamentale, la ferrovia Bari-Napoli, che chiude a sud l'anello dei corridoi europei, dotata già di progettazione, pronta per essere aperta nei cantieri, dotata di finanziamento aggiuntivo col contratto di programma delle ferrovie e che consentirebbe, quindi, di avere un'opera condivisa socialmente, istituzionalmente, su cui anche la nostra Commissione ha già svolto numerose audizioni, un grande lavoro con una condivisione *bipartisan* che può essere offerta all'attività del Governo. Da questo punto di vista, le chiedo una opinione precisa in merito.

PRESIDENTE. Prima di ridare la parola al dottor Passera, vorrei a mia volta fare alcune puntualizzazioni, dividendo il mio piccolo intervento in due parti.

Per quanto riguarda la parte più generale, voglio ricordare il tema della sicurezza stradale. Ci sono ancora oggi 4.000 morti e 20.000 persone che rimangono paralizzate ogni anno per incidenti stradali. Non è solamente un problema di sacrificio per tutti i parenti di queste vittime, ma anche un problema sociale ed economico, quotato oltre 30 miliardi di euro, su cui la Commissione si è molto impegnata e ha già ottenuto grandi risultati con l'approvazione di una legge un anno fa.

Vorrei chiedere al Ministro e agli uffici di accelerare molto su tutti i decreti e i regolamenti che la legge n. 120 del 2010 prevede e che non sono ancora stati attuati, dalla possibilità del foglio rosa a 17 anni a tante altre misure che non voglio qui ricordare perché non starei nei tempi.

Inoltre, noi stiamo lavorando e vogliamo concludere l'esame di un disegno di legge delega al Governo per dividere il codice dalla strada in due grandi tronconi, una parte rivolta a chi guida, circa 100 articoli, e l'altra, 150 articoli, rivolta a chi si occupa del tema della sicurezza stradale, ovvero a chi realizza segnaletica, automezzi, veicoli, pezzi di ricambio, strade e così via.

È importante perché c'è grande ignoranza da parte di tutti noi cittadini delle regole di comportamento alla guida. Riteniamo fondamentale questo provvedimento, che conferisce una delega al Governo, che probabilmente non sarà neanche l'attuale ad esercitarla, ma quello che verrà perché è un lavoro che richiederà probabilmente mesi e mesi se non anni per arrivare a termine.

Da questo distinguerei il tema dell'omicidio statale. È un tema su cui anche personalmente mi sono molto battuto. Esiste un problema di certezza della pena. Oggi in Italia spesso chi è drogato, ubriaco o pirata della strada poi identificato, che uccide o comunque rende invivibile la vita a un cittadino innocente, magari attraverso una paralisi totale del proprio corpo, non rimane se non poche settimane in galera.

Questo è un esempio che non possiamo continuare a dare, testimonia che le attuali norme non sono sufficienti. Penso di poter dire che all'unanimità siamo convinti della necessità di cambiare l'approccio rispetto a questo tema, che non può essere definito incidente, ma deve essere definito omicidio stradale, con la necessità di alzare le sanzioni penali dagli attuali 3-5 anni a 8 e la pena massima a 18 anni, passando da omicidio colposo a omicidio volontario, e garantendo così la certezza della pena, che auspichiamo sia più un deterrente che non una effettiva pena che poi verrà comminata ai nostri concittadini.

L'altro tema è l'ergastolo della patente: chi si macchia di questo reato non potrà più circolare sulle nostre strade con alcun mezzo di locomozione. Riteniamo che questo sia un deterrente fondamentale e determinante. Chiediamo aiuto al Governo perché sappiamo che, mentre la nostra Commissione è orientata in modo forte rispetto all'introduzione di questo reato, la Commissione che si occupa degli aspetti più giuridici, ovvero i nostri colleghi componenti della Commissione giustizia, su questi aspetti, anche per un discorso di proporzionalità rispetto alle sanzioni penali e quant'altro, vedono con più difficoltà questo tipo di possibile inserimento. Ricordo, però, che i riti abbreviati, i patteggiamenti, spesso il fatto che il soggetto sia incensurato fanno sì che non siano comminate mai pene accettabili.

Ricordo due casi: ubriaco o drogato ammazza sette ciclisti e la pena è di sette anni di reclusione, quindi la vita di ciascun ciclista vale un anno; per il caso della via Nomentana c'è l'ultimo grado di appello, ma in primo grado era passato l'omicidio volontario, in secondo grado purtroppo derubricato a omicidio colposo, anche qui in presenza di drogato e ubriaco che è scappato, una fattispecie classica.

Quanto ai porti, siete un Governo che ha una possibilità importante e potete agire sia già nel decreto-legge sia in prospettiva. Nel decreto c'è una serie di norme e semplificazioni fondamentali. Non voglio qui fare strappi istituzionali, sovrappormi, ma l'analoga Commissione

del Senato da più di tre anni lavora su questa riforma e penso che non possiamo aspettare un altro anno.

Lo dico perché conosco i tempi parlamentari, per cui anche ammettendo che probabilmente entro la fine di gennaio il Senato potrà approvare questa legge di riforma, ci sono poi dei tempi tecnici ordinari per approvare questa legge. Rischiamo, magari contro la volontà di ciascuno di noi, favorevole ad approvare rapidamente questa legge, di andare troppo per le lunghe, per cui veramente rivolgo un sollecito appello a valutare attentamente se nel maxiemendamento, o comunque in un emendamento che il Governo potrà e vorrà presentare, possa esserci almeno la parte delle semplificazioni, se non anche la parte finanziaria, in grado di sbloccare diversi miliardi di euro di investimenti, che io penso di questi tempi non necessitano attese ulteriori. Penso che il dibattito sia stato lungo e approfondito in questi tre anni nell'altro ramo del Parlamento.

D'altronde, ringraziando chi mi ha preceduto, nonostante l'avessimo *in itinere* e ci fosse la soddisfazione di ciascuno di noi come legislatori di arrivare a fare la legge sull'Autorità dei trasporti, tutti i gruppi parlamentari, anche quasi con mia sorpresa, hanno invece accolto con favore il fatto che una norma assunta nel decreto-legge anticipasse questa nostra possibilità, che sarebbe stato difficile potesse arrivare nell'aprile 2013 a diventare legge. Dobbiamo, infatti, dircelo chiaramente tra di noi.

Sui porti, invece, in prospettiva solo un Governo come il vostro può ridurre il numero complessivo dei porti sul territorio nazionale. Sugli aeroporti abbiamo i numeri che ci aiutano, i numeri anche contenuti nei documenti europei, ossia le soglie dei 5 milioni e di un milione di passeggeri. Sul tema degli aeroporti, di fatto, c'è già una classifica tra poli/aeroporti nazionali, quelli sopra i 5 milioni di passeggeri, e quelli inferiori, chiamiamoli regionali, o quelli addirittura locali, sotto il milione.

Tuttavia, sul tema dei porti abbiamo un numero di autorità portuali, tutte poste sullo stesso piano, il che è inaccettabile e la politica non sarà mai in grado di riuscire a definire i cinque o sei porti su cui concentrare gli sforzi e avviare una strategia anche di interscambio, di sviluppo. Penso sia fondamentale cercare di definirlo.

L'ultimo accenno è al trasporto dei pendolari, un tema che crea ogni giorno grandissime difficoltà a milioni e milioni di nostri cittadini. Sarebbe bene che su questo in prospettiva riuscissimo a focalizzare l'attenzione per arrivare a qualche soluzione.

Infine, sul decreto-legge, l'Autorità per i trasporti va bene, deve essere inserita, secondo noi, nell'Autorità dell'energia elettrica e del gas cambiandola in Autorità delle reti, visto che mi sembra che anche l'acqua sia là destinata, e su questo non abbiamo dubbi, ma va inserita anche la « gomma ». Va, infatti, equiparata agli altri settori.

È chiaro che le concessioni sono e sempre saranno date dallo Stato in quanto le strade sono strade pubbliche e rimarranno tali, e quindi ci potrà essere anche un ente, nella fattispecie l'agenzia ANAS prevista già da un decreto approvato recentemente che, come l'ENAC nel comparto aereo, verifica che il contratto concedente-concessionario sia rispettato ed eseguito. Deve esserci comunque, però, un'autorità di vigilanza terza che a fronte di contenziosi possa intervenire in questo comparto determinante e fondamentale al pari degli altri comparti.

Sono felice che sia stato inserito un comparto difficile come quello marittimo perché la privatizzazione di Tirrenia comporta, per i problemi che i colleghi sardi, ma non solo, hanno ricordato, la necessità di un'autorità terza che consenta una mobilità normale a chi abita sulle nostre isole visto che siamo un Paese che ne ha una presenza forte.

Più in dettaglio, ma penso sia importante sottolineare certi aspetti: quando parliamo della nautica e degli aerei, è chiaro che non vogliamo assolutamente

andare all'attacco di una tassa sul lusso sui privati — ben lungi da noi — però tali settori rappresentano una fetta importante dalla nostra economia e aggiungo che il Presidente Monti è un forte sostenitore del mercato unico europeo. Che senso hanno queste gabelle se tutti si trasferiscono a 50, 60, 100 miglia e vanno in Francia, in Croazia, in Slovenia, in Macedonia a posizionare questi mezzi? Ne avremmo solo una conseguenza negativa, non ci sarebbe nessun incasso di quelli previsti dall'attuale decreto-legge e aggiungo che bisognerebbe essere in grado, per quanto riguarda il tema aereo, di prevedere che debbano essere pagate le tasse che avete previsto, soprattutto per gli aerei che stazionano prevalentemente sul territorio nazionale. Anche oggi, infatti, la gran parte degli aerei sono targati Germania, Francia, perché là la burocrazia funziona meglio che da noi, ma qui stazionano per magari oltre due terzi dell'anno, e quindi la tassa che si deve applicare è, oserei dire soprattutto nel comparto aereo, sullo stazionamento. Se un aeromobile staziona per oltre 200 giorni sul nostro territorio nazionale, indipendentemente dalla targa che ha sul retro, deve soggiacere all'imposizione che abbiamo previsto. Penso che questo sia fondamentale.

Concludo sui comparti aeronautico e nautico, molto simili. Bisogna distinguere tra chi ha di più, cui bisogna far pagare qualcosa in più in questo momento difficile e le aziende vere che effettuano attività di « charteraggio », di noleggio, di affitto veri. Parlo di attività vere perché so che è già stato firmato a settembre di quest'anno un protocollo tra l'Agenzia delle entrate e il comparto della nautica, ad esempio, che chiaramente mette i puntini sulle « i » nella distinzione tra un utilizzo privato e una vera attività economica.

Credo che questa distinzione sia fondamentale. In un periodo già difficile per la nostra economia, non dobbiamo dimenticare che abbiamo 6.000 chilometri di costa e non dobbiamo dimenticare che siamo un Paese alla vocazione marinara.

L'ultimo aspetto di dettaglio, ma che tengo ugualmente a sottolineare, riguarda le pensioni. I piloti di aereo per motivi di sicurezza, secondo le norme internazionali, devono andare in pensione a 55 anni. È vero che potranno svolgere altri lavori, ma nella manovra non si è tenuto presente questo aspetto che, per quanto marginale, non si può dimenticare. Penso, quindi, sia un piccolo tema, ma che dobbiamo ricordare.

Chiedo scusa se ho prolungato un po' troppo il mio intervento e do la parola al dottor Passera perché ci dica quello che ritiene in questa fase e poi ci riaggiorniamo nel corso del mese di gennaio per un suo eventuale ritorno in Commissione e una sua risposta più ampia e dettagliata su tutti i vari comparti che sono stati oggi sottolineati.

**CORRADO PASSERA**, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Vi ringrazio di questo effluvio di proposte, considerazioni e domande, che credo di essermi segnate tutte, con cura.

Apprezzo in modo particolare, e va oltre le mie aspettative, lo spirito che aleggia o sembra aleggiare in questa Commissione nel voler trovare soluzioni insieme, fare cose che siano di utilità per il Paese nel suo insieme, al di là delle parti o dei proponenti.

Sugli emendamenti, sia di correzione dell'esistente sia di aggiunta, siamo d'accordo come Governo di non entrare, di prenderne atto, ma di non esprimere pareri di nessun genere perché questo renderebbe ancora più difficile le prossime fasi.

Come giustamente ha detto il presidente, non è neanche pensabile che possa rispondere a tutto, ma state certi che nessuna delle cose che mi avete richiesto rimarrà senza risposta.

Ovviamente, non rispondo a complimenti, benvenuti e rilievi positivi, di cui vi ringrazio, ma che diamo per risolti. Accolgo tutto come Governo pur essendo arrivato da 15 giorni. A un certo punto mi son sentito quasi in colpa per tutte le cose

che non funzionavano, poi mi son detto che forse non è ancora colpa mia perché la situazione è quella che abbiamo trovato.

Effettivamente, se si mettono insieme i tasselli che avete disegnato delle questioni non risolte o risolte male, queste fanno impressione, ma assicuro che sarà forte l'impegno totale da adesso in avanti da parte mia, da parte dei miei collaboratori e da parte di tutto il Governo.

Proviamo a passare attraverso queste quaranta pagine di appunti scritti. Non in ordine di importanza e certamente non farò riferimento a tutti i punti importanti che sono stati toccati. È certo che nelle nostre priorità ci sono i temi della crescita e del lavoro, perché in quell'ambito stiamo andando in difficoltà come Paese e dobbiamo tutti insieme trovare delle soluzioni.

Anch'io come l'onorevole Meta considero negativa la tendenza alla dismissione in presenza di problemi. Quando una cosa non funziona, si butta via, si vende o si chiude. Noi abbiamo il dovere di fare diversamente. Alcuni degli esempi riportati sono sicuramente rilevanti, alcune delle aziende citate sono sicuramente aziende magari mal gestite, ma che possono essere aggiustate, rientrare in un piano di lavoro dove forse anche il pubblico può svolgere un ruolo in termini di committenza sapendo quali sono le regole e i vincoli non superabili. Credo, però, che se il nostro Paese non saprà mantenere e attirare grandi aziende sul nostro suolo, avrà dei grandi problemi.

Alla fine, infatti, il lavoro viene dalle imprese e certi tipi solo dalle grandi imprese. Forse non abbiamo fatto abbastanza attenzione in passato a coltivarle, a spingere, a incoraggiarle, a selezionarle e oggi ci troviamo, effettivamente, con un numero di imprese di medio-grandi dimensioni molto inferiore a quello di cui avremmo bisogno.

Abbiamo circa 4.000 aziende di media o grande dimensione, che sono anche quelle che tirano l'esportazione, le filiere e i distretti. In tutti i settori, trasporti compreso, credo che dobbiamo porci l'obiettivo di crearne tante altre, facilitarle. I trasporti sono un settore dove questo può

succedere in termini sia di attrattiva, sia di consolidamento, sia di selezione, sia di aiuto di talune grandi aziende italiane in settori importanti che, per problemi di gestione o di mercato, sono sotto pressione e a rischio di chiusura e dismissione.

Quanto allo spirito del lavorare insieme, della cooperazione istituzionale, vedo in taluni casi uno spazio di collaborazione molto importante anche tra Governo centrale, regioni e autorità locali. Noi abbiamo in tanti settori una miriade di piccole iniziative tra loro scoordinate laddove, probabilmente, se concentrassimo le poche risorse a disposizione in strumenti fondamentali, potremmo trarne dei benefici. Il fondo di garanzia per il credito alle piccole e medie imprese, ad esempio, è uno strumento che, oggettivamente, si è dimostrato valido, funzionante, veloce, conosciuto dalle imprese, utilizzato dalle banche e così via. Se oggi una delle aree critiche per il nostro sistema industriale ed economico in generale è quella del credito, di nuovo per cause che ci vengono dall'esterno, per pasticci che sono riusciti a fare in Europa e nel mondo, è anche vero che abbiamo previsto nel piano del Governo Monti di concentrare su questo programma, su questo strumento, risorse non soltanto centrali ma anche locali, in modo da avere, al posto delle mille piccole iniziative d'incentivazione, qualcosa di più forte. Ovviamente, si tratta di iniziative volontaristiche, soltanto per le regioni che lo vorranno, e comunque abbiamo stanziato risorse per garantire 20 miliardi di nuovo credito alle piccole e medie imprese, una cifra molto importante. Non è mai successo, infatti, che questo fondo avesse a disposizione tali risorse. Se riusciamo a fare entrare regioni ed altri, possiamo fare ancora di più.

Non entro sulla questione della coperta corta.

Si è parlato diffusamente del tema della banda larga e dell'Agenda digitale, che raccolgo. Credo sia stata l'onorevole Bergamini a proporre di dedicare una sessione all'Agenda digitale. Questo è uno di quei settori in cui c'è da costruire nuova crescita, nuovo sviluppo buono. L'Agenda

digitale è una, la *green economy* è un'altra, ma ce ne sono vari. Il mondo trasporti può dare tanto impulso anche a nuovi settori che possono crescere e portarsi dietro il resto dell'economia.

Parecchi di voi hanno citato con favore la proposta del Governo Monti di introdurre un'Autorità per i trasporti. È un elemento fondamentale, lo consideriamo qualificante del nostro decreto. Capisco, colgo e probabilmente condivido l'idea di far sì che quest'Autorità possa avere competenza anche sulle reti autostradali ma, come vi ho detto, sul tema della correzione del testo con emendamenti non entro per dare ipotesi di azione da parte del Governo.

Teniamo conto che dovremo comunque valutare quello che già di buono è in corso di realizzazione riguardo alla suddivisione dell'ANAS nelle due anime, concedente e concessionario. È chiaro, infatti, che se l'ANAS concessionario diventa uno degli operatori, ma solo operatore, l'Agenzia con i compiti di concedente è qualcosa da salvaguardare. Come diceva, però, il presidente, c'è poi il ruolo di regolazione, controllo e verifica dei meccanismi che potrebbe essere assegnato all'Autorità, ma su questo non so ancora abbastanza per darvi una opinione definitiva anche soltanto mia.

Un tema molto importante sollevato dall'onorevole Garofalo, ma recuperato da molti, è quello di concorrenza inutile tra i diversi mezzi di trasporto delle persone o delle merci. Fissiamocelo come un punto fermo perché in alcune delle altre osservazioni sembra che non se ne tenga conto. Noi dobbiamo insieme definire qual è l'utilizzo migliore di ogni strumento nell'ambito dei trasporti e non possiamo chiedere a tutti i mezzi di fare tutto, per cui non possiamo chiedere che il trasporto ferroviario faccia tutto: breve, lungo, locale, nazionale, merci. Dovremmo dare dei compiti tra loro integrati, ma tra loro anche divisi, ai diversi mezzi, in modo che la nave faccia la nave, l'aereo faccia l'aereo, il treno faccia il treno, la strada faccia la strada.

Questo vorrà dire che alcune delle cose che oggi questi strumenti fanno non si faranno più perché possono essere fatte meglio da altri. Se riusciamo, però, ad avere come principio informativo dei nostri lavori il rispetto per le caratteristiche di ogni mezzo, e quindi la possibilità di risparmiare e di integrare i diversi strumenti, credo che ci qualificheremo. Ministero e Commissione lavoreranno, infatti, insieme e quello che passerà attraverso il Parlamento sarà merito di entrambi. Mi sembra un concetto molto importante.

Sono assolutamente d'accordo che per i porti si possa fare molto di più in termini di semplificazione e di autonomia, ma anche di coordinamento. Questo sarà uno dei temi che ci terrà occupati.

Più d'uno di voi ha sollevato la questione delle risorse a rischio per il sud. È così. Una delle prime cose che abbiamo toccato con mano è che entro l'anno rischiamo di perdere delle quantità di miliardi pazzesche, che in un momento di mancanza di risorse è mortificante, colpevole, vergognoso. È difficile che riusciremo a recuperare tutte queste risorse e a salvarle. Domani ci sarà un incontro con alcuni presidenti di regione e stiamo cercando di lavorare con il Ministro Barca. In ogni caso, il Governo ha predisposto delle risorse nel primo decreto Monti proprio per il cofinanziamento delle risorse europee che stanno per essere perdute. Cercheremo di «raccattare» tutto quello che è recuperabile, gestirlo centralmente, sempre nell'interesse delle regioni interessate, concentrarci sui tre campi delle ferrovie, del *digital divide* e dell'istruzione scuole. Questi sono, infatti, i tre campi su cui concentreremo queste risorse e, se riusciamo a trovare un accordo con i presidenti di regione, probabilmente recupereremo alcuni miliardi di euro che andrebbero inesorabilmente persi.

Su alcuni casi specifici, come quello dell'aeroporto di Comiso, non sono preparato. Quanto alla liberalizzazione, che è un tema molto forte e che sarà qualificante di tutta l'attività del Governo, in relazione alle Poste effettivamente mi appassiona, mi ci dedicherò. A mio giudizio,

le Poste sono una struttura e un'infrastruttura del Paese molto utilizzabile anche dal resto della pubblica amministrazione. Non so se è successo altro di cui non sono a conoscenza, ma c'è sicuramente un eccesso di diversificazione. Credo che la realizzazione di Banco Posta sia stato formidabile per lo Stato, per i cittadini, ma anche per il settore finanziario perché è stata inserita un'iniezione straordinaria di concorrenza soprattutto su alcuni segmenti. Adesso non so se ci sono state altre diversificazioni che possono essere considerate negative, ma ho grande stima per il lavoro che è stato fatto anche successivamente alla mia dipartita dieci anni fa.

Quanto al tema delle infrastrutture che abbiamo sbloccato l'altro giorno, si tratta di 12,5 miliardi di cantieri veri, di soldi per progetti specifici già approvati. Ci sono le nuove delibere del CIPE per circa 4,7 miliardi, di cui avete avuto il dettaglio anche dal comunicato, ma ci sono altri 4,8 miliardi recuperati dappertutto. Alcune risorse erano bloccate in un posto, alcune in un altro, alcune in un altro ancora. Non abbiamo ancora fatto l'elenco — non c'è qui il mio collaboratore per le comunicazioni — che sarà comunque reso pubblico. Vorremmo periodicamente sbloccare soldi e relazionare del fatto che non sono solo capitoli di spesa, ma sono risorse effettivamente spese. È successo in altre occasioni, infatti, che ci siano stati annunci mirabolanti a cui poi, per le ragioni più diverse, non hanno fatto seguito l'effettiva spesa e cantierabilità. Quanto al tema delle opere cantierabili sarà utile tutto quello che potete segnalare su opere finanziabili, cofinanziabili...

EMANUELE FIANO. Vorremmo capire qual è la cifra esatta. Lei ha parlato di una suddivisione.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, perché questi soldi pubblici attivano anche soldi privati, per cui le attività messe in moto da questi 4,7 e 4,8 miliardi sono alla fine circa 12,5 miliardi.

Dovremo sempre più fare norme, regole e investimenti che moltiplichino, attraverso soldi privati o europei, altri lavori. Molte delle misure che sono state inserite nel decreto, che servono proprio per attirare capitali privati, per semplificare, per chiarire i processi attraverso i quali vengono definite le priorità, servono proprio a far sì che ci sia una leva sempre più forte tra i soldi del pubblico e i soldi effettivamente spesi.

Un'idea molto buona che lo scorso Governo ha avuto è quella di pagare il contributo pubblico di talune infrastrutture col credito d'imposta. La norma previgente riguardava le infrastrutture stradali; abbiamo allargato l'ambito di riferimento in questo decreto-legge anche a porti e metropolitane, se non sbaglio, e cercheremo di allargarlo ulteriormente perché, non essendoci soldi, dobbiamo inventarci dei modi per rendere economiche e profittevoli queste operazioni per attirare capitali terzi.

Il tema generale dei contributi che non devono essere più a pioggia ma mirati vale per tante situazioni. È chiaro che quando andremo uno per uno a vederli ci saranno grandi urla, ma accetto con piacere il suggerimento di applicare questo principio.

Sulla strumentazione per accelerare le infrastrutture passive c'è, in realtà, all'interno del Ministero dello sviluppo economico una società che riesce a svolgere questo ruolo con un certo valore. È chiaro che il problema non sono tanto i centri delle città dove gli operatori privati possono fare queste operazioni con beneficio, ma di coprire quelle aree di cui, dal punto di vista del mercato, gli operatori non si occuperebbero mai. Il progetto Eurosud, come dicevo, è molto concentrato su questo.

Si è detto che ho affrontato in modo timoroso la questione dell'assegnazione delle frequenze: mi mancano ancora tutti gli elementi. Siccome, infatti, sul *beauty contest* oggettivamente ci sono disposizioni legislative, normative regolamentari, europee e così via, dobbiamo prendere quello che ci avete lasciato. Vorrei approfondire

fino in fondo prima di poter dare un parere. Certamente, è un tema molto rilevante che, alla luce dei sacrifici chiesti agli italiani, è ancora più giusto affrontare.

Salto anche cose molto importanti per rispondere un po' a tutti. Sicuramente abbiamo un tema di selezione dei porti, di collegamento di porti e aeroporti tra di loro e con le città. Alcune delle infrastrutture che abbiamo accelerato o addirittura deliberato *ex novo* vanno in questa direzione.

Il tema della Sardegna è emerso più volte. È chiaro che non mettiamo neanche lontanamente in discussione le regole europee e neanche la filosofia degli aiuti di Stato. Guarderemo con il massimo dell'attenzione tutti i temi che riguardano la Sardegna e le aree disagiate dal punto di vista logistico.

Più di uno ha citato il tema dei trasporti ferroviari e, in particolare, della vertenza aperta: qui dovremo insieme in questi casi essere molto rigorosi sul modo di affrontarli. C'è, infatti, un tema di impegni da contratto quadro, ma c'è anche da tener conto di come certi servizi in tutto il mondo evolvono o non evolvono.

Sappiamo tutti che molte ferrovie in giro per il mondo non offrono più per nulla i servizi letto notturni. In Italia ci siamo presi degli impegni a mantenerli. Credo che sulla base degli accordi presi si debbano garantire delle cose e queste verranno rispettate. Ci sono degli esuberanti delle Ferrovie che le Ferrovie stesse si stanno facendo carico di assorbire. Altre situazioni dovranno essere gestite. I luoghi per farlo sono i tavoli di crisi, i tavoli al lavoro per gestire eventuali ricadute. Dobbiamo fare attenzione come regolatori a non confondere i ruoli e a non considerare per definizione sempre queste grandi aziende come delle aziende che devono comunque assorbire i problemi.

Del trasporto transalpino ci stiamo occupando, anche se ci sono questioni legate alle risorse. Non so rispondere oggi su tutti i casi specifici di infrastrutture che avete menzionato, ma per il nodo ferroviario di Bari, domani alle 10 ho già indetto una riunione per verificare quali possano es-

sere le azioni necessarie per evitare di ritardarne l'avvio. Posso solo assicurarvi che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha completato la fase istruttoria del progetto e siamo pronti per sottoporre la proposta al CIPE. Con il collega Barca e con il Ministro dell'economia stiamo verificando in queste ore come superare una simile emergenza.

Il porto di Taranto è entrato nel *core network* delle reti TEN-T e lunedì nel Consiglio dei ministri tale decisione sarà avallata, quanto meno sarà proposta per l'avallo, quindi non c'è nessun ripensamento sulla piastra logistica.

Per la tratta Torino-Lione assicuro il pieno rispetto del tracciato e del cronoprogramma. Stiamo predisponendo gli atti formali per firmare l'accordo già siglato con la Francia. Per lunedì è previsto l'incontro a Bruxelles su questo tema con il collega Mariani. Per le risorse è utile ricordare il passaggio dal 20 al 40 per cento del contributo comunitario. Questo ci aiuta nella definizione del piano economico-finanziario. La Torino-Lione deve andare avanti, però è anche un capitolo dal quale dovremo imparare delle cose per gestire casi simili in futuro.

La tratta Bari-Napoli fa parte del piano sud. Il progetto è disponibile. Stiamo sollecitando la Corte dei conti per la registrazione della delibera del CIPE del 3 agosto 2011. Posso assicurare che sulla Napoli-Bari c'è l'impegno del Governo perché tale asse fa parte del corridoio 11.

Nella conferma delle opere c'è anche Trieste.

Quanto alle questioni poste dall'onorevole Terranova, non è vero che il piano degli aeroporti rimane sepolto. Abbiamo già il quadro delle proposte: devo solo concordarle con il Ministro dell'economia. Lo sottoporro alla vostra attenzione nei primi mesi dell'anno, possibilmente entro gennaio.

Quanto ad un'osservazione dell'onorevole Biasotti, è importante che chiariamo che ho elencato l'indice delle mie responsabilità, ma ho anche cercato di individuare criteri di lavoro, per cui tutto quello che faremo, dovremo cercare di farlo

informandoci a quei criteri: qualità globale, contesto europeo, liberalizzazione, integrazione, suddivisione dei compiti. Almeno i principi fondamentali devono esserci tutti perché qualsiasi cosa, piccola o grande che faremo, dovremo poter dire che l'abbiamo fatta nel rispetto di quei criteri che, almeno a parole, tutti mi sembra siamo d'accordo a seguire.

Certo, non potremo far tutto, dovremo concentrarci su alcune cose, ma sono tante quelle importanti che credo sia doveroso da parte di qualsiasi Governo mandarle comunque avanti senza fermarle.

Sul *bonus malus* dei consumi, sono personalmente un po' contrario a obbligare la gente a impiegare il suo risparmio. Non mi ci trovo, ma devo essere fedele all'idea di non commentare le proposte di emendamento, anche se non credo lo fosse.

Quanto all'Agenda digitale, ripeto che c'è tutta la consapevolezza della sua importanza. L'Agenda digitale è, oltretutto, trasversale a tante altre iniziative. Vedo molto positivamente un incontro in cui possiamo assorbire da voi tutti i suggerimenti in proposito, e rispondo anche agli onorevoli Bergamini e Toto.

Quello su nautica, porti e così via lo prendo come *input* da portare al Governo come vostri suggerimenti.

Quanto alla tratta Adriatico-Ionica, non possiamo chiedere a strumenti di tipo nazionale di svolgere anche compiti di trasporto locale, però dovremmo farlo con misura.

L'onorevole Nizzi mi chiede la stessa dedizione che ho avuto in passato: questo è sicuro; la stessa determinazione è sicura, lo stesso ascolto è sicuro, la stessa possibilità di far succedere cose no. Dobbiamo non solo passare da qui, che forse è la parte più facile, ma poi insieme farle succedere.

Quanto al ruolo del Mezzogiorno, non in via retorica posso solo dire di essere particolarmente d'accordo ed è pazzesco come stiamo perdendo per adesso l'opportunità di essere una superpiastra logistica del Mediterraneo. Quello che lei dice, cioè di vedere i colossi mondiali che stanno

lasciando i porti del sud è una realtà che ci deve dire che non siamo stati molto bravi fino ad ora. Quando decidono di investire altrove, recuperarli non è facile.

Quanto al tema dell'immediatamente cantierabile, vi ripeto di segnalarci tutto nel caso ce ne sfuggisse qualcuno.

Quanto agli aeroporti, penso proprio che la proliferazione sia stata un grande problema. Su altre cose non entro.

Sulle questioni poste dall'onorevole Boffa, è importante, più che cercare risorse aggiuntive, che dovremmo comunque cercare, evitare di perdere quelle esistenti e ne stiamo perdendo tante.

Al presidente va un grande appoggio sul tema sicurezza stradale, sul tema molto sentito dalla gente dell'ingiustizia rispetto ai fatti terribili che succedono e rovinano famiglie senza che ci sia nessuna forma di punizione. Possono esserci varie gradualità, ma ergastolo, omicidio mi suonano troppo forti. Certamente, contro il nulla o quasi nulla di oggi c'è molto da fare e appoggeremo questa iniziativa.

Concentrare e selezionare: non potremo far tutto. Se dovessi fare l'elenco di tutto quello che avete detto, avremmo già finito le risorse varie volte. Abbiamo fatto un articolo nel decreto-legge che indica dei

criteri di priorità delle opere e credo che quelle che ci collegano all'Europa e ci rendono più europei e competitivi con i Paesi europei siano prioritarie, ma insieme decideremo quali sono le altre priorità.

Non considero queste delle risposte alle vostre domande, ma soltanto una carrellata. Vi ringrazio molto per lo spirito e il contenuto delle cose che ci avete detto. Il compito appare impegnativo.

**PRESIDENTE.** Ringrazio tutti i componenti la Commissione, che si sono espressi nel merito delle questioni con spirito molto positivo. Ringrazio il dottor Passera, Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti e il sottosegretario, dottor Improta.

Dichiaro, quindi, conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 13,05.**

---

*IL VICE SEGRETARIO GENERALE,  
CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ED ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
AD INTERIM*

**DOTT. GUIDO LETTA**

---

*Licenziato per la stampa  
il 19 gennaio 2012.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

