

COMMISSIONE VIII
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

20.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 27 GENNAIO 2016

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ERMETE REALACCI

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Delrio Graziano, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	4, 18, 19
Realacci Ermete, <i>Presidente</i>	3	Bianchi Stella (PD)	17
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, sulle possibili strategie per ridurre la concentrazione di polveri sottili nelle aree urbane, anche di lungo periodo (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Carrescia Piergiorgio (PD)	14
Realacci Ermete, <i>Presidente</i> .	3, 11, 16, 18, 19, 20	De Menech Roger (PD)	16
		De Rosa Massimo Felice (M5S)	12
		Mariani Raffaella (PD)	15
		Pellegrino Serena (SI-SEL)	17
		Pili Mauro (Misto)	14
		Zaratti Filiberto (SI-SEL)	11

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Area Popolare (NCD-UDC): (AP); Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: SI-SEL; Scelta Civica per l'Italia: (SCpl); Lega Nord e Autonomie - Lega dei Popoli - Noi con Salvini: (LNA); Democrazia Solidale-Centro Democratico (DeS-CD); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-Alleanza Liberalpopolare Autonomie ALA-MAIE-Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-ALA-MAIE; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI; Misto-Alternativa Libera-Possibile: Misto-AL-P; Misto-Conservatori e Riformisti: Misto-CR; Misto-USEI (Unione Sudamericana Emigrati Italiani): Misto-USEI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ERMETE REALACCI

La seduta comincia alle 14.05.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera, nonché la trasmissione diretta sulla *web tv*.

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, sulle possibili strategie per la riduzione delle emissioni inquinanti e per la mobilità sostenibile (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, sulle possibili strategie per la riduzione delle emissioni inquinanti e per la mobilità sostenibile. Come i colleghi ricorderanno, prima della pausa natalizia avevamo deciso di avviare una serie di consultazioni a più ampio spettro sul tema dell'inquinamento delle città, in particolar modo di quello collegato al settore dei trasporti, nella convinzione — mi sembra condivisa e persino ovvia — che non è con provvedimenti di emergenza o tampone che si risponde all'emergenza derivante dall'inquinamento presente in moltissime o quasi tutte le città italiane, e specialmente nella Pianura Padana per l'orografia di quel territorio.

In realtà, come sappiamo, questo tema interessa e incrocia le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro Delrio anche attraverso un altro fronte che sta da sempre a cuore alla nostra Commissione, che è quello del contributo all'inquinamento, attraverso l'emissione di CO₂, che deriva dalle attività legate all'edilizia e all'urbanistica.

Da questo punto di vista, l'VIII Commissione si è sempre battuta, anche d'accordo con il Ministro Delrio, sul mantenimento — come sappiamo sempre un po' sincopato — e l'estensione del credito di imposta e dell'*ecobonus*. Quest'anno, peraltro, una misura importante è stata inserita nella legge di stabilità, su iniziativa della nostra Commissione, cioè la possibilità di utilizzare l'*ecobonus* attraverso la cessione dei crediti anche nei condomini, con l'opportunità di attivare le ESCO (*Energy saving company*) in materia. Anche se non è oggetto di questa audizione, affinché il ministro ne tenga conto, ricordo che nella legge di stabilità era stato previsto che l'Agenzia delle entrate, entro due mesi, comunicasse le modalità dell'utilizzo di tale strumento. Dal momento che, per ora, tale possibilità esiste solo per un anno, è chiaro che, se l'Agenzia delle entrate rimanda, viene vanificata la misura che consente di utilizzare l'*ecobonus* anche per i condomini.

Come evidenziato anche oggi sulle pagine del *Corriere della sera*, si torna ad affrontare un altro tema di cui si è discusso presso questa Commissione, quello del regolamento unico comunale, che è rimasto un po' in sospeso. A ogni modo, la partita dell'edilizia è ovviamente molto importante in materia. Per esempio, per quanto riguarda le polveri sottili — diverso

è il ragionamento su altri inquinanti — il riscaldamento è, circa, il 40 per cento di quello che viene emesso nelle nostre città.

Il ministro farà pervenire anche una sintesi più meditata di quello che ci dirà oggi, che è un quadro generale di politica dei trasporti, con uno sguardo in questa direzione. Per quanto riguarda l'audizione, essa è incentrata su mobilità sostenibile, abbassamento dell'impatto della politica dei trasporti, trasporto pubblico.

Tenuto conto dei tempi e trattandosi di un'audizione impegnativa, per la quale il ministro necessita di circa quaranta minuti per l'esposizione iniziale, come sempre, daremo poi spazio ai quesiti e, dovendo il ministro andare via intorno alle 15.30, potremo proseguire il dibattito per altri 40 minuti circa.

Do quindi la parola al Ministro Delrio per la sua relazione.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio il presidente Realacci, che ha voluto completare il percorso di riflessione sulle politiche e sulle strategie che ci consentono di raggiungere gli obiettivi di riduzione della CO₂ fissati dai consessi internazionali, obiettivi di miglioramento dell'ambiente e della qualità dell'aria, che, ovviamente, non vanno affrontati in termini emergenziali, ma con politiche e strategie di medio e lungo respiro.

Infatti, solo intervenendo in maniera sistematica sui tre settori — ovvero sullo spostamento delle modalità di trasporto, sulla riqualificazione degli edifici e delle fonti di riscaldamento e sull'altra principale fonte oltre al trasporto e agli edifici, che è quella dell'industria — si potrà ottenere un risultato adeguato alla tutela della salute dei cittadini, ma soprattutto alla sostenibilità delle nostre comunità. Questi obiettivi non impongono continui correttivi sulla base di emergenze. L'emergenza smog e quella polveri sottili tendono a indurre automaticamente la ricerca di soluzioni tampone. Invece, credo che il modo giusto per affrontare questo tema sia offrire soluzioni infrastrutturali di intermodalità e politiche organiche che pos-

sano dare una risposta, appunto, strutturale e non emergenziale.

Come sapete, nel protocollo firmato il 30 dicembre vi è un misto di misure di tipo immediato e di tipo più strutturale, a cui abbiamo contribuito in maniera sostanziosa come ministero, per le nostre competenze. Credo siamo davanti alla necessità di un cambiamento culturale, di stili di vita e di approccio al problema.

La parola « cambiare », in greco, significa cambiare direzione, curvare, quindi dobbiamo invertire la rotta della nostra nave prima che incroci danni irreparabili. Il cambiamento è culturale e politico, ma anche organizzativo, cioè degli strumenti e dei mezzi e, quindi, include sia l'uno sia l'altro aspetto. Il cambiamento politico parte da una premessa di tipo culturale: in Italia circolano troppe auto e troppo inquinanti. Per esempio, Roma, che è la città con il maggior numero di auto in circolazione, ha il triplo di auto che circolano a Londra o nelle altre grandi metropoli europee, dove la tendenza all'uso del mezzo privato è in grande diminuzione. In tutte le grandi capitali europee l'uso del mezzo privato è in larga diminuzione. In Italia, invece, si registra il problema di avere troppe auto e anche troppo inquinanti. Le auto e i mezzi circolanti che abbiamo a disposizione sono vecchi. I mezzi del trasporto pubblico locale (TPL) sono vetusti rispetto alla media europea, ma anche i mezzi privati sono vetusti rispetto a quelli degli altri Paesi europei. Inoltre, i parchi circolanti delle strutture di trasporto merci sono anch'essi molto antichi. Da questo punto di vista, la prima risposta contenuta nella legge di stabilità è volta a favorire due elementi. Il primo è eliminare gli incentivi ai mezzi di trasporto, quindi ai camion, Euro 1 ed Euro 2. L'Euro 0 era già stato escluso dagli incentivi al trasporto. I mezzi Euro 1 ed Euro 2 sono stati esclusi e le risorse che si sono liberate sono state spostate, come dirò più tardi, sull'incentivo Marebonus e Ferrobonus, cioè sull'autostrada del mare e sul trasporto merci su ferro. Questo è un elemento molto importante da tenere presente. L'altra premessa da svolgere in

questa disamina è relativa al fatto che il nostro Paese, oltre ad avere troppe auto, è caratterizzato anche da una congestione del sistema logistico e dalla mancanza di politiche di intermodalità e di interconnessione. Le strade e il sistema rotabile non sono in perfetto stato d'uso. La ferrovia non ha ancora trovato uno sviluppo analogo a quello degli altri Paesi europei. Porti e aeroporti non sono normalmente connessi con la ferrovia. Questo è un altro elemento di grande criticità e, dunque, è un altro elemento che deve essere affrontato con grande decisione. Programmare come affrontarlo vuol dire, secondo noi, predisporre piani strategici di settore, cioè avere piani strategici di sviluppo della rete ferroviaria, del sistema aeroportuale, della portualità e di pianificazione dell'intermodalità e della logistica.

Come sapete, nei primi mesi del nostro lavoro abbiamo messo in piedi una pianificazione proprio per rispondere con *policy* di medio e lungo respiro a esigenze molto profonde e troppo trascurate nel nostro Paese. Abbiamo approvato il Piano strategico della portualità e della logistica, il Piano degli aeroporti, i contratti di programma quinquennali per Anas Spa per la prima volta e gli aggiornamenti dei contratti di programma di RFI, cioè gli investimenti sulla rete infrastrutturale, con una particolare attenzione alla promozione della messa in sicurezza delle reti ferroviarie e dei tracciati, specialmente regionali – vi fornirò i dati relativi a tutte queste modalità – e al potenziamento della capacità recettiva della rete sul trasporto regionale e sul TPL in generale.

In questi primi 6-8 mesi i piani regolatori di settore sono stati approvati nell'ottica di dare una risposta strategica di medio-lungo periodo, con investimenti certi. Per la prima volta Anas Spa ha un indirizzo molto preciso sulla cura e manutenzione delle strade e sposta le risorse da nuove strade e da un programma annuale a un programma quinquennale di cura e qualità dell'infrastruttura e di messa in sicurezza e di applicazione delle nuove tecnologie. RFI ha avuto l'aggiornamento di programma 2015, con oltre 8

miliardi di euro netti in più stabiliti dalle leggi finanziarie. Il contratto di programma aggiornamento 2016 destinerà quasi 9 miliardi di euro in questa direzione. L'indirizzo che il ministero ha dato a RFI è quello del potenziamento dell'intermodalità e del collegamento con i porti e del potenziamento e della modernizzazione della rete RFI di carattere regionale. Quindi, parliamo non solo di alta velocità, ma di un investimento spostato decisamente sulla mobilità su ferro.

A questo punto, procederei con la mia analisi sui temi oggetto dell'audizione. La prima strategia da mettere in campo con forza è quella della cosiddetta « cura del ferro ». In questi mesi il Ministero, in un dialogo costante con le regioni, ha messo in piedi un programma molto preciso di implementazione delle esigenze per il trasporto regionale. È stato avviato un confronto stretto con tutti i presidenti di regione e sono state delineate le priorità. Alcune di queste, storiche, hanno cominciato a trovare le prime risposte all'interno del contratto di programma 2015 di RFI. Per fare solo un esempio, la Gronda nord di Roma, ovvero la cintura nord di Roma, che è uno dei casi più classici che tutti voi conoscete, è stata destinataria di un primo importante finanziamento in questo aggiornamento del contratto di programma. Si tratta di un aggiornamento che ha previsto complessivamente 8,3 miliardi di euro, con l'aggiunta di un miliardo di euro per chi viaggia ogni giorno, cioè per i pendolari e per chi entra ed esce dalla città, vale a dire per il potenziamento del trasporto passeggeri nelle aree metropolitane e sulle linee regionali e il collegamento con alcuni aeroporti.

Come sapete, uno dei problemi delle linee regionali è il fatto che i sistemi attuali non favoriscono il traffico, a causa della mancata applicazione di alcune tecnologie: non sempre il traffico all'ingresso delle aree urbane è favorito, quindi le linee regionali devono attendere. Con l'applicazione di investimenti in nuove tecnologie sui nodi delle grandi metropoli, quindi con oltre un miliardo di investimenti su questi elementi, si potrà invece

ottenere una più veloce e rapida fruibilità delle tracce all'interno delle città metropolitane e il potenziamento delle direttrici storiche, a parte l'alta velocità. Oltre al citato miliardo di euro, sono previsti altri 700 milioni di euro per superare tutti i colli di bottiglia delle linee vicino alle città e ulteriori 1,2 milioni di euro per la sicurezza delle linee, cioè per viaggiare nelle gallerie, nelle zone sismiche e in quelle soggette a dissesto idrogeologico, per la soppressione dei passaggi a livello, per rendere le linee passeggeri più moderne e più veloci, in particolare per l'*upgrade* infrastrutturale e tecnologico di alcuni grandi corridoi, come la Milano-Bologna e la Roma-Napoli. Inoltre, vi è un investimento importante per potenziare il trasporto ferroviario delle merci, di cui parlerò. In sostanza, abbiamo un primo capitolo del Piano regionale del ferro, un'analisi puntuale con le regioni, risorse disponibili e risorse da programmare e priorità per rendere il trasporto regionale efficiente e adeguato alle sfide.

Come sapete, i dati sono molto impressionanti. Abbiamo oltre 2.842.000 passeggeri che ogni giorno salgono sui treni regionali. Sulle reti metropolitane abbiamo, invece, circa 2,6 milioni di passeggeri. Quindi, ci sono circa 5,5 milioni di persone che ogni giorno usano questi mezzi. È una cifra impressionante rispetto ai dati sull'alta velocità. Le due linee metropolitane di due città, la famosa Ostia-Lido a Roma e la linea 5 di Milano, caricano in un giorno più passeggeri di quelli delle linee alta velocità. Si pone, dunque, il tema di andare incontro a un'esigenza molto rilevante dei nostri cittadini. Questo è il primo tema, su cui il contratto di programma fa una scelta molto forte e precisa.

Il secondo tema riguarda il piano metropolitano per favorire la mobilità urbana nelle città. Come sapete, nell'Allegato infrastrutture il primo atto del Governo è stato ridurre da diverse centinaia a 25 le opere previste dalla « legge obiettivo ». Inoltre, il nuovo Codice degli appalti prevede il superamento, quindi l'archiviazione, delle procedure di legge-obiettivo.

Tuttavia, dentro le 25 opere strategiche abbiamo lasciato le opere d'infrastrutturazione metropolitana, che sono già finanziate per oltre 10 miliardi di euro; ne mancano 2 per il potenziamento delle linee metropolitane, che sono previsti nel nuovo Piano strategico di sviluppo delle linee metropolitane urbane che sottoporremo al CIPE per il finanziamento con i fondi di sviluppo e coesione per la parte che riguarda le grandi aree urbane, in particolar modo del sud. Anche qui, abbiamo svolto un'analisi con le città e con le regioni; abbiamo stabilito le priorità e abbiamo un programma effettivo di questa pianificazione che, eventualmente, potremo mettere a disposizione della Commissione, sia per le opere regionali su ferro sia per quelle metropolitane a cui ho accennato adesso. Credo che l'investimento sulle linee tranviarie cittadine sia molto necessario e sia la vera risposta che dobbiamo dare oggi, in una situazione molto critica anche del trasporto su gomma. Come sapete, anche il nostro parco autobus è vetusto e ha notevolissime difficoltà. Da questo punto di vista, confermo che il ministero ha preparato una proposta di riforma del TPL, che in parte verrà anticipata nei decreti attuativi della legge di riforma della pubblica amministrazione, quindi nell'ambito del tema delle gare, del bacino e così via. Tuttavia, per una riforma organica e strutturale in entrambi i settori — TPL su gomma e su ferro — c'è un fattore comune, ovvero il rinnovo del parco mezzi. Questo è un punto critico essenziale. Per le linee su ferro, c'è un problema di ammodernamento e di elettrificazione: penso al sistema ferroviario regionale del Veneto o a diversi colli di bottiglia, con linee a binario unico e quant'altro.

Si registra, quindi, un problema strutturale per il trasporto sia su ferro sia su gomma, ma soprattutto un problema di qualità e di efficacia dei mezzi rotabili. Non è sfuggito sicuramente alla Commissione e al Parlamento il fatto che, proprio grazie alla misura introdotta dal Parlamento, che abbiamo proposto, per la prima volta vi sono circa 540 milioni di

euro, da qui al 2019, per l'acquisto di almeno 5.000 nuovi autobus e 650 milioni di euro, in generale, per i mezzi. In totale, il ministero propone di utilizzare più di un miliardo e mezzo di euro per il rinnovo del parco mezzi: si tratta di una cifra relativamente bassa, se si pensa all'esigenza che abbiamo. Tuttavia, è tanto se viene utilizzato, come pensiamo di fare e come hanno fatto altri Paesi europei, per costituire una *rolling stock company*, ovvero una società di acquisto mezzi, che non li utilizzi direttamente, ma li usi per pagare un *leasing* o un affitto annuale. In questo modo, si può procedere rapidamente all'acquisto di molti mezzi rotabili con capitali non statali.

Stiamo ragionando con Cassa depositi e prestiti e con altri interlocutori su questo argomento. Nella legge di stabilità questo è già previsto, tenendo presente che abbiamo un'età media del parco autobus di circa 12 anni, contro una media dei Paesi europei di circa 7 anni e abbiamo circa 23.000 autobus, su un parco rotabile di 50.000, con un livello di emissioni inferiore a euro 3. In sostanza, la metà del parco rotabile ha gravi problemi inquinanti.

Uguualmente, il materiale rotabile ferroviario ha 21 anni di anzianità o addirittura 29-30 in regioni come la Calabria. Quindi, i contratti di programma che stiamo concludendo in questi mesi con le regioni hanno come obiettivo proprio questo. Abbiamo già concluso con l'Emilia Romagna, che venerdì consegnerà i nuovi mezzi, avendo avuto un acquisto massiccio di treni, e con la Sicilia, che, avendo 110 milioni di euro da contratto di programma, provvederà al rinnovo.

C'è bisogno di un grande investimento sul materiale rotabile perché è dimostrato che, là dove vi è un aumento dell'offerta, la domanda segue. Anche questo fa parte di quel cambiamento radicale di mentalità al quale facevo riferimento. Non bisogna seguire la domanda, ma stimolarla, facendo un'offerta di qualità. Questo vale anche per il trasporto metropolitano. Dove abbiamo investito in metropolitana, gli effetti sono stati immediati e straordinariamente

efficaci. Non è un caso che Milano sia la prima città che vede un calo dell'acquisto di auto private. Insomma, non è casuale che per la prima volta c'è un'inversione di tendenza sul modello di Vienna, di Berlino e delle altre metropoli europee. Questo, peraltro, va anche nella direzione di considerare che la città metropolitana abbia un ruolo centrale nella programmazione dei trasporti. L'area metropolitana ha, infatti, la disponibilità anche legislativa per concentrarsi su un'unica programmazione dei trasporti. Non è un caso, ripeto, che dove c'è offerta la domanda cresca e vi siano linee potenzialmente altamente remunerative, come quella di Ostia, che, invece, se non funzionano determinano problemi di bilancio. Per sanare i bilanci bisogna investire di più, non bisogna ridurre l'offerta. Per esempio, a Milano, dove l'offerta è stata scelta, potenziata e rafforzata, abbiamo un TPL autosufficiente per circa il 60 per cento, cioè i ricavi superano il 60 per cento, e si collocano molto al di sopra della soglia del 30-35 per cento che ci eravamo dati come obiettivo medio.

C'è quindi bisogno di questo cambiamento culturale, ma per fare ciò non possiamo lasciare le aziende da sole, ma occorre fare un grande patto con le regioni in maniera che il miliardo di euro, che è disponibile da qui al 2019, possa essere utilizzato di volta in volta con un meccanismo innovativo, a cui, ripeto, stiamo lavorando con grande intensità. Si può fare il più grande acquisto di materiale rotabile della storia di questo Paese con queste risorse, che, quindi, devono essere tenute presenti.

Il quarto punto della cura del ferro — oltre al piano regionale; piano metro e mobilità sostenibile nelle città; rinnovo del parco rotabile — è l'intermodalità, che sostanzialmente vuol dire avere in mente un piano adeguato di collegamenti ferroviari con i porti e con gli aeroporti. Di questo parlerò anche dopo, ma comunque, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma 2015 e 2016, sarà previsto un investimento per i collegamenti ferroviari. Abbiamo cercato di de-

stinare numerose risorse a tal fine, di accelerare per gli investimenti già previsti e di rafforzarli con nuovi. Dal punto di vista generale, vi sono diversi dati a disposizione che potrei fornirvi. Abbiamo un piano con RFI per rafforzare i collegamenti all'interno dei porti e con gli aeroporti, ben sapendo che lì la merce vale più come qualità che come quantità. Infatti, negli aeroporti la merce è di alto valore più che di volume, mentre la gran parte del volume arriva nei porti. Il 60 per cento delle merci che importiamo e il 50 per cento di quelle che esportiamo transitano nei porti, ma il valore è molto più elevato per le merci che arrivano in aeroporto. Comunque, l'intermodalità è fondamentale per noi. Abbiamo un programma preciso di potenziamento con RFI, che ovviamente è a disposizione. Riguardo ai porti principali, abbiamo analizzato i lavori necessari per renderli competitivi. L'Italia, anche da questo punto di vista, ha dei chiaroscuri forti. Ci sono porti che hanno fatto un grande lavoro sui collegamenti ferroviari (penso a La Spezia, a Trieste, ma anche alle opere che stiamo completando a Taranto), ma ci sono anche porti, come quello di Napoli, in cui storicamente è assente il collegamento ferroviario e, quindi, bisogna accelerare i lavori. Anche su questo aspetto abbiamo un piano preciso di lavori e di implementazione particolarmente destinato al trasporto merci. Il quinto punto della cura del ferro è il potenziamento dei corridoi strategici, ovvero i corridoi europei, come quello del Brennero. Nel documento di programmazione e di finanziamento abbiamo insistito molto per i principali corridoi (Brennero, Torino-Lione e Terzo valico, quindi Scandinavo-Mediterraneo). Nell'aggiornamento del contratto di programma 2015 di RFI sono previsti 250 milioni di euro per fare in modo che questi diventino corridoi merci a tutti gli effetti e siano collegati con i porti di *transshipment* italiani. Ad esempio, Gioia Tauro ha ripreso il suo trasporto merci, ma nel 2017 sarà in grado di fare la trasversale, cioè di andare verso Taranto, con l'*upgrading* della linea, quindi sarà in grado di fare i treni a 700 metri

con sagoma PC 80, cioè la sagoma grande per caricare *container* e semirimorchi. In tutti i grandi corridoi che abbiamo in Italia abbiamo fatto una pianificazione con RFI per un *upgrading* tecnologico, in maniera da superare le strozzature (gallerie non adeguate e così via). Anche su questo versante si registra, dunque, un investimento molto forte. Per esempio, nei colloqui internazionali abbiamo concluso con i francesi l'accordo per il finanziamento dell'autostrada ferroviaria alpina, proprio per potenziare il trasporto su ferro, anche se è una modalità per ora abbastanza onerosa per come è stata concepita. Abbiamo un accordo con la Svizzera per il porto di Genova e per il Terzo valico e il Gottardo. Il Governo svizzero e quello tedesco sono fortemente interessati alle merci che arrivano a Genova (Genova Vado, il sistema portuale ligure) e che possono salire da lì.

Sullo Scandinavo-Mediterraneo, quindi sul Brennero, contiamo di avere fino a 400 treni al giorno: su quel corridoio spostiamo le merci di Ravenna e di Venezia, mentre il corridoio Baltico-Mediterraneo, che arriva a Trieste, serve un'altra direttrice e riguarda le merci dell'est. Vi è un ragionamento di collegamento dei vari porti con i corridoi merci. Questi sono i punti della prima strategia del ferro, i cui dati possono essere declinati con le tabelle, che potrò fornirvi.

L'altra questione principale di strategia del nostro ministero è quello di favorire il tema della cura dell'acqua. In Italia, dopo il periodo delle autostrade del mare, che secondo me fu felice, è stata molto sottovalutata la potenzialità del sistema mare. I numeri di questo sistema sono importantissimi per l'economia italiana. Anche i numeri del sistema logistico sono molto importanti dal punto di vista della produzione di PIL. Il *cluster* portuale genera il 2,6 per cento del PIL nazionale. I porti italiani trasportano 41 milioni di passeggeri e 10 milioni di crocieristi. Insomma, si tratta di una modalità di trasporto molto importante.

Le inefficienze di sistema logistico, secondo diversi studi, ci costano più di 40

miliardi di euro all'anno, quindi occorre considerare il sistema mare come una parte fondamentale dell'economia del Paese, anche in termini di sostenibilità. Abbiamo più di un milione di addetti nel *cluster* logistico e portuale. Ci sono 400 miliardi di *export* italiano dal mare, per cui è stato molto importante per noi puntare sul sistema mare e sulla cura dell'acqua come elemento strutturale per cambiare la modalità di approccio. Abbiamo trovato anche collaborazione su questo perché l'accordo di spostare gli incentivi dell'autotrasporto, ovvero da Euro 1 e Euro 2, sul Marebonus, ovvero sull'imbarco delle merci, ha trovato il consenso degli autotrasportatori e non è stato fatto contro di loro. Molti porti italiani stanno diventando un'alternativa molto brillante al trasporto via gomma, quindi via autostrada. La cura del ferro prevedeva che i porti diventassero competitivi per escavi, dragaggi e così via, cosa che è stata fatta nel collegato ambientale. Abbiamo predisposto il regolamento delle concessioni che è alla firma del Ministero dell'economia; abbiamo riformato la *governance* delle autorità portuali e semplificato i controlli doganali. Adesso abbiamo un sistema che unisce in un unico sportello doganale dei controlli tutte le 113 procedure che prima erano frammentate in 23 soggetti che le gestivano. Stiamo facendo una *project review* degli interventi in termini infrastrutturali di tutti i porti proprio per favorire l'imbarco e lo sbarco delle merci anche con i camion. Insomma, abbiamo lavorato molto sulla cura dell'acqua: abbiamo fatto partire i primi collegamenti tra Gioia Tauro e Marcianise; tra il porto di Napoli e Marcianise è ripartito un treno dopo tanti anni; abbiamo fatto un accordo con i turchi per imbarcare i camion turchi a Trieste; abbiamo fatto partire il treno della frutta da Savona a Orbassano. In sostanza, stiamo spostando gradatamente le merci su ferro. Ovviamente, dobbiamo lavorare molto con le imprese della logistica e del trasporto merci, perché è un elemento anche di mercato e di costi operativi. Tuttavia, gli incentivi che abbiamo dato aiuteranno

molto. Questo è un altro elemento importante, anche perché abbiamo ottenuto dalla Comunità europea che il Piano operativo nazionale delle infrastrutture dei trasporti si basi sulla strutturazione di 5 grandi aree logistiche nel sud (quella campana, pugliese, siciliana, calabrese e così via). In questo modo, la programmazione di queste aree logistiche consente di fare un'unica programmazione del trasporto merci porto, ferro, interporti e destinazione finale.

L'altro elemento che abbiamo ritenuto essenziale per l'implementazione delle strategie di sostenibilità è relativo a una politica che viene molto trascurata, ma a cui — come qualcuno sa — sono particolarmente affezionato. Mi riferisco alla politica città-ciclabilità. È una politica molto rilevante perché la gran parte degli spostamenti urbani è entro i 5 chilometri, per cui la bici è un mezzo di trasporto urbano molto competitivo. Il 50 per cento degli spostamenti in auto sono effettuati entro i 5 chilometri, distanza rispetto alla quale la bici è più veloce, oltre che più gradevole. Noi siamo il maggior produttore di biciclette in Europa con 2,8 milioni di biciclette prodotte. Quest'anno, per la prima volta, le vendite delle bici hanno superato quelle delle auto, quindi c'è un atteggiamento culturale molto favorevole, anche se in Italia si vede ancora un numero di biciclette quattro volte inferiore rispetto a quelle che si vendono in Olanda. Abbiamo una rete di piste ciclabili poco estesa, ma la bicicletta rappresenta un nuovo mezzo di trasporto utile, oltre che ecologico. Abbiamo svolto una riunione del Consiglio dei ministri dei trasporti dedicata esclusivamente alla bicicletta. Questo è segno dell'attenzione, richiesta dalla Commissione, che stiamo mettendo sul sistema di trasporto ciclistico. Per questo, nei ragionamenti che facciamo con RFI e con Trenitalia, il tema dell'attrezzare i treni anche a questo scambio di modalità di trasporto. Raddoppiando la quota di persone che utilizzano il mezzo ciclabile, ci sarebbe un incremento di *green jobs* di circa 500.000 occupati (forse anche di più). Vi è quindi anche un ritorno occu-

pazionale. Per dare concretezza a questo aspetto, nella legge di stabilità sono previsti 91 milioni di euro per il prossimo triennio, dedicati al programma per la mobilità, per adesso con ciclovie nazionali, quindi la Verona-Firenze (ciclovia del sole), la Venezia-Torino (ciclovia del vento), la Caposele-Santa Maria di Leuca (ciclovia dell'Acquedotto pugliese, che è bellissima), il Grande raccordo anulare delle biciclette di Roma, che pure è un'altra cosa eccezionale. Inoltre, sono previste risorse per progettare e realizzare le ciclostazioni per l'intermodalità di pendolari e cicloturisti. Peraltro, il cicloturismo è un'attività economicamente molto forte e importante. Solo in Germania ci sono circa 6 milioni di cicloturisti. Pertanto, stiamo ragionando con le regioni per fare i collegamenti dal Brennero e così via fino alla direttrice del Garda (che non è elencata, ma fa parte dei progetti che intendiamo sviluppare).

In definitiva, gli investimenti su questo e anche al fine di migliorare la sicurezza della circolazione dei percorsi casa-lavoro e casa-scuola. C'è un Piano nazionale degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola finanziato con 35 milioni di euro nel provvedimento cosiddetto « collegato ambientale », approvato dal Parlamento. C'è, dunque, una strategia organica di lavoro, insieme agli altri aspetti.

Come ha già accennato il presidente Realacci, l'altro grande contributo al tema della sostenibilità, che dunque richiede politiche finalizzate, finanziate ed efficaci, è quello per la casa. Come sapete, il contributo della casa nell'incidenza della combustione è molto alto. Il riscaldamento urbano è una delle principali fonti di inquinamento, quindi la riqualificazione è uno degli elementi più importanti che dobbiamo mettere in campo. Conoscete i dati meglio di me: pare che il 25 per cento circa delle emissioni totali sia dovuto all'acqua calda e al riscaldamento degli edifici, con un contributo del 40 per cento sulle PM10. Si pone, dunque, il tema della riduzione dei consumi di energia. C'è, anche qui, però, un tema culturale rispetto alla riduzione dei consumi di acqua. Su

questo, i comuni possono fare un grande lavoro. Nel mio precedente incarico, abbiamo ridotto il consumo di acqua e di energia, incentivando con le tariffe queste politiche virtuose. Sono state approvate diverse leggi in questa direzione, ma da quando è stata introdotta la detrazione fiscale e la riqualificazione energetica hanno avuto un impatto molto rilevante. Secondo i dati del Cresme, sono stati svolti interventi per 12,1 milioni di euro. C'è stato un investimento molto forte e crescente, che è arrivato fino a 28 miliardi di euro. Come sapete, questa è una politica che il Governo abbraccia e che ha confermato. Infatti, sono state prorogate fino al 31 dicembre 2016 le misure dell'*ecobonus*, ovvero la detrazione fiscale per i privati del 65 per cento per gli interventi di riqualificazione energetica.

C'è stata l'importante novità degli edifici dei condomini. La nuova frontiera è quella del *retrofit* condomini. Nella sua introduzione il presidente ci ha già richiamato ad attivare le misure del caso, quindi non mi voglio dilungare su questo. Per me è molto importante anche il fatto che abbiamo incluso gli IACP. Peraltro, abbiamo in mente un grande Piano per la casa di riqualificazione e recupero degli oltre 15.000 alloggi vuoti con le regioni. Abbiamo già trasferito una prima *tranche*. Il prossimo mese trasferiremo altri 120 milioni di euro per il recupero degli alloggi. Nell'arco di due anni vogliamo trasferire i 480 milioni di euro e aggiungere altre risorse per fare un grande investimento sul recupero degli alloggi di edilizia residenziale pubblica e per fare una riqualificazione energetica di questi edifici, che oggi sono, come sapete, in classi energetiche inadeguate, cosa che determina spese per chi li gestisce e l'incapacità a finalizzare le risorse al recupero edilizio. Oggi, gli IACP sono senza soldi e non riescono a recuperare le case che vanno in degrado, quindi bisogna fare un investimento molto importante. La legge di stabilità ha previsto nuove risorse. Il tema dei condomini — ripeto — è una sfida molto importante. Faremo prestissimo un gruppo di lavoro. Abbiamo già convocato

un gruppo di lavoro misto per lavorare a queste linee guida. Abbiamo già sollecitato l'agenzia per accelerare il lavoro perché non dobbiamo assolutamente perdere questo anno. Nel frattempo, come ministero, siamo favorevoli a un ripensamento degli incentivi in una direzione che sia più mirata alla riqualificazione energetica, ovvero allo scatto di classe energetica. Penso che la nuova stagione incentivi debba prevederli solo per chi fa lo scatto di classe energetica, non a chi sostituisce la tapparella, perché questo darebbe un impulso vero a tutte le problematiche in materia ambientale e quindi a una riqualificazione sostanziale degli edifici e dei condomini. Come sapete, c'è questa modalità nuova che speriamo possa consentire di far decollare la riqualificazione energetica degli edifici e dei condomini, anche per gli incapienti, affinché possano partecipare anche loro, con le nuove modalità, per dare all'Italia un'opportunità che altri Paesi hanno sfruttato.

Non ho parlato della terza fonte, ovvero delle emissioni industriali. Comunque, per quanto riguarda noi, la cura del ferro, la cura dell'acqua, la ciclabilità e l'intervento sugli edifici rappresentano i pilastri di strategie complessive pluriennali, già stratificate e finanziate, anche se si può fare meglio e di più, ma che hanno una loro organicità, quindi non rispondono a un'emergenza.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro Delrio. Aspettiamo, appena possibile, la sua relazione completa.

Per quanto mi riguarda, mi trovo in totale sintonia con le sue considerazioni. Tuttavia, visto che finalmente si guarda a questo insieme di politiche con prospettive diverse, vorrei chiedere due tipi di attenzioni. In particolare, ci sono stati dei passaggi sul problema dell'occupazione: penso agli effetti non solo economici, ma anche ambientali. Questo, infatti, è problema non da poco, perché abbiamo definito nel corso della COP21 a Parigi una serie di misure che dobbiamo prendere per abbattere la CO₂. Ecco, ci aiuterebbe se, in relazione a queste scelte, si valutasse

anche l'effetto complessivo delle politiche ambientali. Inoltre, per tenere d'occhio in maniera trasversale la questione navi, trasporto e cabotaggio, ci sono due fronti che si stanno aprendo e che sono importanti. Uno è quello dell'alimentazione delle navi, che spesso trovano combustibili di pessima qualità; vi è un ragionamento sul metano e su altre forme di alimentazione.

Il secondo, che riguarda anche l'allarme smog, è lo stazionamento delle navi nei porti. In Italia, i porti sono tutti collocati dentro le città. Molto spesso durante lo stazionamento nei porti, le navi, soprattutto di quelle da crociera, siccome non c'è l'alimentazione elettrica, devono tenere accesi i motori. Questa è una componente abbastanza importante dell'inquinamento urbano in quei luoghi. Insomma, nel momento in cui si sta ragionando di una strategia, sarebbe utile che questi aspetti siano presi in attenzione. Infine, un *cotillon*: data la sua passione per la bicicletta, la informo che con un gruppo abbastanza numeroso di colleghi stiamo promuovendo, per indirizzare in questo senso anche la cultura generale, un premio Nobel per la pace per le cicliste afgane. Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire, iniziando, come al solito, con un intervento per ciascun gruppo che lo richieda.

FILIBERTO ZARATTI. Ringrazio il ministro per l'esposizione completa e complessa. Purtroppo, il tempo è stato poco per approfondire e credo che sarà poco anche per commentare, visto che nella sua relazione ha affrontato diversi temi. Ad ogni modo, concordo con la visione delle priorità, ovvero con la scelta del ferro, del mare, della ciclabilità e della messa in sicurezza e dell'efficientamento energetico degli edifici. Mi pare — ripeto — una visione assolutamente condivisibile. Penso, tuttavia, che ci sia un problema che dovremmo affrontare. Mi riferisco a diverse questioni a cui lei ha accennato. Lei citava, per esempio, Roma, dove circola il triplo di mobilità privata rispetto alle altre capitali europee. Tutto questo, però, non può non essere messo in relazione con la

scarsità di offerta dal punto di vista del trasporto pubblico. Lei lo ha accennato, ma temo che le iniziative e i programmi che avete si scontrino con la limitatezza delle risorse. Infatti, le risorse che mettete in campo, sebbene a pronunciarle sembrino avere un loro significato, per quanto riguarda il ferro rappresentano meno del 10 per cento rispetto all'investimento che viene fatto annualmente rispetto alla viabilità e alla realizzazione di strade e autostrade. Lei parlava della necessità di un cambiamento culturale e politico. Ecco, penso che il primo cambiamento culturale e politico sia proprio ribaltare questo dato, affinché i finanziamenti per il ferro siano finalmente superiori a quelli per le strade, altrimenti non riusciremo a fare questo tipo di lavoro, che pure lei ha intenzione di mettere in campo. D'altro canto, sono decenni — credo dal dopoguerra — che in questo Paese non viene realizzato un nuovo chilometro di ferrovia, a parte l'alta velocità. Quella parte di mondo alla quale lei vuole rivolgersi — quella dei pendolari delle aree urbane e fuori di esse — utilizza le ferrovie che ci sono da cinquanta o sessanta anni. In questo Paese, in questi anni, non è stato fatto un chilometro in più. Viceversa, credo che, se volessimo raggiungere obiettivi importanti in quella direzione, dovremmo lavorare proprio su questo. Peraltro, signor ministro, lei si riferisce ai 5 milioni di passeggeri che ogni giorno si muovono sulla rete. Ecco, è un dato imponente, per un verso, ma ridicolo per un altro. Il fatto che siano solo 5 milioni le persone che si muovono sui mezzi pubblici rispetto alla media europea significa che siamo indietro di decenni. Questo dato, seppur significativo, è la riprova del fatto che qualcosa non funziona o non è stato fatto. Quindi, il cambiamento deve essere più pronunciato. Naturalmente, penso che le iniziative che si devono mettere in campo debbano essere di tipo strutturale. Per quanto riguarda l'emergenza smog, i blocchi del traffico (non dico le targhe alterne) e altre iniziative vanno bene e possono essere messe in campo. Tuttavia, gli interventi devono essere strutturali, ma devono es-

sere supportati da risorse significative, altrimenti ci troveremo ancora di fronte alle stesse questioni. L'elettrificazione dei porti, come diceva il presidente Realacci, è una questione strategica fondamentale. Inoltre, forse non le interessa come competenza ministeriale, ma il fatto che la produzione di energia è in gran parte derivata da fossili, carbone e olio combustibile incide molto sulla questione delle emissioni in molte parti del nostro Paese. Penso che dovremmo cercare di fare qualcosa in più per dare un incentivo alla ricerca sulla mobilità sostenibile. Sono convinto che la rottamazione serva a poco; peraltro, è un termine che mi piace poco sia in politica sia in ambiente. Tuttavia, credo sia necessario un incentivo alla ricerca sulla mobilità sostenibile, anche per agganciare il rapporto con le grandi aziende di produzione delle automobili, affinché investano in questo settore. In Francia, negli ultimi decenni, Renault e Citroën hanno conquistato mercati significativi in questo settore, cosa che in Italia non è avvenuto. Insomma, mi pare che ci siano delle idee, ma penso che, senza risorse e senza l'ambizione di voler ribaltare davvero il paradigma di come si muove la gente in questo Paese e di quali sono le priorità, non andremo lontano. Del resto, di buone intenzioni è spesso lastricata la via dell'inferno. Infine, l'ultima volta che ci siamo visti abbiamo parlato della questione Volkswagen. In quell'occasione, lei ci aveva detto che stavate valutando la possibilità di applicare delle multe, previste dal Codice della strada, alle automobili che non rispondevano alle norme di vendita e vorrei sapere se ciò abbia avuto qualche esito.

MASSIMO FELICE DE ROSA. Signor ministro, anch'io apprezzo le buone intenzioni e, su alcuni punti fondamentali, concordiamo anche noi. La scoperta dell'esigenza di investire sul trasporto pendolare regionale, invece che sull'alta velocità, è una battaglia che portiamo avanti fin dall'inizio, come anche l'idea di stimolare la domanda del trasporto pubblico locale, dando i servizi ai cittadini, in modo

che, verificando che il servizio c'è, diminuisce l'utilizzo dei mezzi privati, che notoriamente inquinano di più. Credo, però, che manchi completamente un coordinamento tra i vari ministeri. Ammettendo anche che il suo ministero investa in ciò di cui abbiamo parlato fino adesso, non vedo il coordinamento con il Ministero dell'ambiente o con quello dell'istruzione. Ecco, ci vorrebbe un approccio più sistemico nel Paese. Non possiamo dire che stiamo investendo sul ferro, sull'intermodalità e sul trasporto pubblico se non investiamo sull'informazione e la formazione dei cittadini che magari non sono più o non sono mai stati abituati ad avere questo servizio ai livelli di altri Paesi europei, per cui necessitano anche di una spinta e di una conoscenza maggiore di queste possibilità. Dall'altra parte — prendo l'esempio della Pianura Padana — abbiamo dei casi dove la circolazione dell'aria crea delle sacche sostanzialmente statiche. Abbiamo, dunque, un inquinamento fuori da tutti i canoni di decenza, con un'infrazione europea e controlli continui. Ora, lei ci dice che cerchiamo di spingere per il trasporto su ferro pendolare e regionale, sui collegamenti con gli aeroporti e con i porti per le merci e così via, ma dall'altra parte abbiamo il Ministero dell'ambiente e gli altri ministeri che spingono su inceneritori e biogas anche in queste zone oppure stabiliscono di portare di nuovo rifiuti per far andare avanti gli inceneritori che si trovano, per esempio, in Lombardia e che sono in sovrannumero rispetto alla necessità. Ecco, lei capirà che, in questo modo, viene vanificato il lavoro che sta facendo un ministero rispetto all'altro. Alla fine, tutto questo lo pagano i cittadini. Quindi, o c'è un coordinamento tra i ministeri e tutti seguono la stessa direzione, oppure le belle parole e le belle proposte che vengono fatte dal suo ministero non portano a risultati concreti perché, comunque, le emissioni hanno valori molto alti. Inoltre, abbiamo parlato dei condomini e della possibilità di applicare l'ecobonus. Anche qui si fa un passo in avanti, come si è fatto negli ultimi anni prorogando di anno in anno, ma non si

riesce a stabilizzare. Non stabilizzando, però, non creiamo dei posti di lavoro sicuri per gli italiani perché le aziende non possono investire a lungo termine, per cui assumono a breve termine, dal momento che non sanno se l'anno successivo avranno ancora lavoro. Sui condomini la norma che abbiamo approvato è positiva. Tuttavia, come diceva il presidente, bisogna che tale stato duri almeno due o tre anni. Infatti, mentre i condomini si trovano in assemblea e decidono di intervenire, è finito il periodo dell'*ecobonus*, per cui a quel punto si lascia perdere qualunque intervento. Insomma, bisogna essere anche realistici e vedere se poi si possono applicare le norme che abbiamo portato avanti. Noto poi con dispiacere che vengono proseguite altre grandi opere. Parlo sempre della Pianura Padana. Si parla ancora della TOEM, cioè della tangenziale ovest esterna di Milano. Dopo i danni della BreBeMi e della TEEM, se ne parlerà probabilmente negli organi regionali competenti. Ecco, vorremmo capire come si schiera il Governo. Vogliamo diminuire i trasporti su gomma, quindi non fornire come *alibi* il fatto che abbiamo centomila strade? Allora, investiamo nella direzione giusta. I soldi sono pochi, come si è già detto, ma se li investiamo nella direzione giusta, ne abbiamo tutti un ricavo. Il Protocollo antismog mi è sembrato un po' blando. Le risorse stanziare sono pochissime. Per fare un esempio, che ho già ricordato in Aula, abbiamo dato 12 milioni al Protocollo antismog, ma ne abbiamo tolti quasi 60 dalle ferro-tramvie Milano-Limbiante, per darli a Expo perché non c'era ancora l'appalto e così via. Per carità, c'erano mille motivi, ma 60 contro 12 non permettono un bilanciamento. In relazione alla questione europea delle emissioni dei veicoli, sappiamo che in tutti gli accordi e le discussioni che sono stati fatti l'Italia spingeva per un fattore di conformità pari a 3: ciò significa che, tra un'auto testata in laboratorio e un'auto testata su strada, quella su strada può emettere tre volte quello che emette quella in laboratorio, rimanendo comunque nei limiti consentiti come margine di errore.

Ora, un comitato tecnico europeo ci aveva detto che questo margine di errore era del 20 per cento all'incirca, quindi siamo sull'1,2 come fattore di conformità, per cui non capisco come sia possibile che l'Italia spinga per avere un fattore di conformità così alto e abbia portato avanti questa proposta. Ci sono documenti ufficiali che sono stati presentati all'Europa come parere dell'Italia. La spiegazione che abbiamo tratto da tutti i documenti è stata che dobbiamo salvaguardare la produzione di motori in Italia che, essendo *diesel* e di piccola cilindrata, non riescono a raggiungere certi livelli di efficienza. Consideriamo, però, che le case automobilistiche avevano tutti i finanziamenti disponibili e tutto il tempo disponibile per arrivare a trovare soluzioni a questo problema, ma hanno deciso — per alcune case ormai è appurato — di investirli in programmi per falsare i test. Insomma, cerchiamo di capire — lo chiedo al ministro — se per noi è più importante, come Governo, portare avanti la linea di difendere i produttori di automobili o quella che difende la salute dei cittadini.

PIERGIORGIO CARRESCIA. Ringrazio il ministro per la relazione, che è stata molto chiara ed esauriente. Ho apprezzato che inizialmente abbia posto il *focus* sul fatto che la principale criticità del sistema è la carenza dell'intermodalità porto, aeroporto e interporto e sulle risposte che in questi mesi sono state date relativamente ai piani strategici porti e aeroporti, ai contratti di programma con RFI e alla strategia dei corridoi. Detto questo, vorrei focalizzare l'attenzione su un argomento che è stato introdotto dal presidente Rea-lacci e ripreso dal collega già intervenuto. Mi riferisco all'elettrificazione dei porti, cioè alla connessione tra inquinamento atmosferico e attività portuale, che sta emergendo in modo abbastanza forte. Infatti, mediamente, in una città di mare — cito Ancona che è la realtà che conosco meglio, ma il problema è comune a tutti — il contributo delle emissioni delle navi è tra il 20 e il 30 per cento. Non c'è, però, grande attenzione da parte delle grandi

compagnie di servizi, quelle passeggeri, crociere o dedicate al trasporto merci, alla riduzione dell'inquinamento in porto. Allora, è necessario modificare questo paradigma con delle strategie che riguardano sia la convenienza del costo dell'energia (magari con agevolazioni per chi autoproduce; peraltro, so che l'ENEL si sta interessando al problema), sia gli investimenti per la modifica degli impianti di bordo o quelli per l'elettrificazione delle banchine, con la definizione di standard internazionali sui dispositivi tecnici di bordo e quant'altro. Chiedo quale sia la strategia del ministero sull'elettrificazione e se, tra i cinque pilastri che il ministro ha indicato come linee di azione, è possibile valorizzare ulteriormente proprio questa dell'elettrificazione dei porti che coniuga, da una parte, l'obiettivo di efficienza che il Governo sta delineando con i piani strategici *in itinere* con quello della riduzione dell'inquinamento atmosferico.

MAURO PILI. Per quanto mi riguarda l'impostazione generale che ha dato il rappresentante del Governo è corretta: l'intermodalità è il sistema sul quale bisogna sviluppare l'azione infrastrutturale di completamento del sistema Paese. Tuttavia, in tutti i passaggi che il ministro ha fatto ne è sfuggito uno. Non avendo le carte, non possiamo verificarle nel dettaglio, ma comunque all'intermodalità tra strada, ferrovie, porti e aeroporti manca il passaggio che era stato iscritto nel 2001-2002, relativo alla piastra logistica euro-mediterranea, cioè un polo che fosse al centro del Mediterraneo e che avesse il mandato anche europeo — non solo logistico — per gestire una partita importante nel flusso del nuovo traffico sul Mediterraneo. Insomma, manca alla Sardegna la capacità dei tre porti più importanti dell'isola di poter essere messi in regime e di un sistema ferroviario da una parte e viario dall'altra che consenta di sviluppare un processo integrato con il sistema intermodale del sistema Paese. Se mancasse ulteriormente questo perno, dovremmo prendere atto che vi è una decisione ulteriore, che avalla quelle di precedenti

Governi, che la piastra logistica euromediterranea non solo non si deve fare, ma non deve tener conto nemmeno dei più elementari bisogni di riequilibrio infrastrutturale che permangono in Sardegna. Lei, signor ministro, ha citato cinque poli logistici portuali, ma ne ha richiamati quattro, quindi mi chiedo quale fosse il quinto, proprio per capire se, su quel versante, è possibile inquadrare la ripresa del progetto della piastra logistica euromediterranea e tutto quello che ne consegue a valle. Mi limito soltanto a due elementi: quello viario, in relazione alla strada 131, su cui a oggi non esiste un solo chilometro finanziato, c'è un appalto che è durato ormai dodici anni per costruire tre chilometri, ma non si è ancora completato. Sottolineo la sua lungimiranza per non essere venuto in Sardegna a inaugurare, così come era previsto negli inviti ufficiali, il cosiddetto « treno veloce » — è stato lungimirante perché probabilmente i suoi tecnici non l'hanno informata di quello che sarebbe successo — perché quel treno, che quotidianamente ha un ritardo sistematico di un'ora, si blocca, nel senso che ha una tecnologia tale per cui, non essendo nessun tipo di sicurezza sul percorso ferroviario, si ferma 50-60-70 chilometri prima. Questo accade perché, guardando l'indice infrastrutturale, la Sardegna sulle ferrovie ha un valore pari a 15 rispetto alla media nazionale di 100. L'altro aspetto, che ha più volte richiamato anche con lei, è quello della misurazione del divario. È uno studio che questa Commissione ha messo in campo. Si tratta di valutare il divario tra regioni, ovvero tra sistemi trasportistici e soprattutto la capacità del Governo di guardare a questo scenario, riequilibrando non soltanto in termini economici. Infatti, un soggetto privato può considerare l'economicità di una connessione, mentre un soggetto pubblico — a maggior ragione il Governo — ha il compito di mettere tutti nelle stesse condizioni perché tutti pagano le tasse e hanno il dovere di intervenire su quel fronte. Non sfuggirà al ministro che una settimana fa due treni si sono scontrati, evitando una strage, nella città di Cagliari,

perché lì c'è soltanto un binario. Allora, è evidente che bisogna fare della misurazione della compensazione una regola fondamentale, per cui credo che questo debba essere un tema da sottoporre alla sua attenzione.

RAFFAELLA MARIANI. Vorrei partire dal fatto che nella proposta del ministro, che noi abbiamo potuto condividere anche nella stesura della legge di stabilità e in altri provvedimenti, come il collegato ambientale, vi sono non intenzioni, ma molti stanziamenti concreti, che non saranno sufficienti, ma che, dal nostro punto di vista, danno un segnale molto netto di inversione. Infatti, i membri della Commissione sanno benissimo che, riguardo al tema del pendolarismo, non erano arrivate risposte concrete ai nostri appelli, molto frequenti, affinché vi fosse un investimento netto e chiaro in quella direzione. Per quanto riguarda l'ammodernamento del sistema ferroviario, ricordo al collega Pili che molta parte delle città italiane sta ancora su un binario unico e che il nostro sistema ferroviario deve essere efficientato in molti territori. Soprattutto, si deve pretendere che tutto il materiale rotabile sia ammodernato, cosa che alcune regioni hanno cominciato a fare da alcuni anni. Proprio in riferimento alla logistica del trasporto merci, le devo chiedere, ministro, un'attenzione ed eventualmente un monitoraggio soprattutto riguardo all'evoluzione che, come tutti abbiamo detto, deve essere fatta da RFI. Nella mia regione, che non può lamentare la scarsità di porti o imprese, molte imprese lamentano comunque l'incoerenza tra gli investimenti fatti riguardo ai tronchetti ferroviari, quindi all'implementazione di infrastrutture che aiutino l'impresa, e il costo del trasporto merci. Questa settimana — ne ha parlato anche la cronaca nazionale e locale — una grande impresa cartaria ha denunciato di dover rinunciare all'investimento già fatto, perché la società ferroviaria impone un costo per il trasporto merci superiore a quello che l'impresa ottiene dal trasporto su gomma. Ovviamente, queste scelte sono dettate da costi

operativi e dal mercato, ma hanno un forte impatto sulle imprese e sulla scelta di optare per una o l'altra organizzazione del trasporto del prodotto, soprattutto nel raggiungimento dei porti principali, che è quello che tutti auspichiamo, chiedendo di continuare a investire. Ritengo che al riguardo dobbiamo fare un punto anche con RFI per chiedere se realmente stiamo operando tutti nella stessa direzione. Infatti, sembrerebbe davvero nefasto che, nel momento in cui il Governo insiste per fare un maggiore investimento sul ferro per il trasporto merci, dall'altra parte la società non si rendesse conto, tenuti presenti tutti i costi (immagino che avranno gli stessi costi rispetto al diesel anche nel trasporto su gomma), dell'esigenza di potenziare e quindi aumentare l'attenzione verso le imprese italiane, in particolare verso la manifattura che, naturalmente, deve centellinare anche l'euro. Riprendo, infine, quanto detto da diversi colleghi. Abbiamo messo in piedi moltissime misure che riguardano la casa, le ferrovie e quant'altro, coinvolgendo la competenza di più ministeri. Molte volte ci domandiamo, per la stesura dei decreti attuativi, ma anche per l'operatività di quelle misure, quale possa essere il nostro ruolo per accelerarle, perché i vari passaggi talvolta allungano troppo, anche rispetto all'innovazione che dovremmo poter introdurre. Per esempio, l'*ecobonus* è stata una misura che ha dato molti risultati. Se dovessimo individuare altre misure di innovazioni — penso al discorso della banda larga che oggi abbiamo toccato, ma che riguarda un altro ministero — dovremmo anche monitorare più spesso, insieme al Governo, ovvero trovare dei momenti in cui si tocchi con mano quello che concretamente è stato fatto.

PRESIDENTE. Peraltro, siamo riusciti finalmente a far emanare i bandi per il Conto termico, anche se con più di un anno di ritardo. Anche questo ha a che vedere con riscaldamento, inquinamento e così via.

ROGER DE MENECH. Nel ringraziare il ministro per l'occasione, condivido la

relazione e anche lo sforzo che questo Governo sta facendo per cambiare verso su questi temi. Metto l'accento su uno dei grandi obiettivi che il ministero dovrebbe curare in maniera particolare. Mi riferisco all'opera di raccordo fra le reti. Come sappiamo, questo raccordo è fondamentale, sia sul tema della dotazione delle infrastrutture, quindi delle opere da fare, sia sulla gestione del servizio. Infatti, quello che diceva la collega Mariani è uno degli effetti della difficoltà di raccordare i diversi sistemi e livelli di governo. Ricordiamo tutti che c'è una rete nazionale gestita direttamente dal ministero, cioè da RFI, ma anche tutte le gestioni regionali. Dico questo perché, quando parliamo di rete della mobilità sostenibile, dobbiamo mettere al centro del piano degli investimenti anche questo modo di parlarsi fra i vari livelli di governo, altrimenti corriamo il rischio — cito alcuni esempi molto puntuali per far capire il concetto — che le regioni investano, per esempio, in dotazioni di nuove macchine diesel, quando l'elettrificazione dei tratti a cui sono destinate possono costare meno dell'acquisto delle macchine stesse, magari già obsolete o con caratteristiche di sostenibilità sicuramente ridotte. Allora, partendo dal presupposto che lo sforzo e la visione del Paese ci sono, chiedo al Governo, e in particolare al ministero che lo rappresenta, quest'opera. Sul grande tema della sostenibilità, quindi su tutte le reti interne (regionali, turistiche di mobilità e così via, che comprendono la ferrovia, ma anche il ciclabile e la gomma, visto che con il ferro non si può arrivare dappertutto) l'opera di coordinamento è fondamentale. L'Italia è un Paese meraviglioso, ma ogni tanto pecca da questo punto di vista. Considerato quindi che si parte da basi solide, perché finalmente abbiamo gran parte delle risorse necessarie da parte del Governo — anche se, come abbiamo detto, ne servirebbero sempre di più — chiedo al Ministero questo ulteriore sforzo, dal momento che abbiamo una grande occasione di raccordare il sistema. Quindi, se ci mettiamo dalla parte dei cittadini, avere il biglietto unico è il fattore ci permette di

cambiare le modalità, gli usi e i costumi, soprattutto nelle reti interne. Il Ministero ha le leve per stimolare e orientare, da una parte, gli investimenti e, dall'altra, le modalità di esercizio e di utilizzo degli investimenti stessi. Il mio intervento era, pertanto, indirizzato a chiedere questo stimolo di raccordo nei confronti degli enti locali e dei tanti - forse troppi - gestori del sistema della mobilità in Italia.

STELLA BIANCHI. Ringrazio il ministro soprattutto per i provvedimenti già approvati in legge di stabilità, che hanno segnato un'inversione di tendenza. Anche se qualcuno non vuole vedere, quando gli stanziamenti vengono effettuati, sono le cifre e gli atti che parlano. Vorrei chiedere al ministro quali sono le misure più specifiche sui nodi urbani, che credo sia una delle questioni principali che dobbiamo affrontare. Inoltre, vorrei tornare sulla proposta a cui accennava prima, che mi sembra molto giusta, ovvero legare gli incentivi al miglioramento della classe energetica degli edifici. Tutte le misure di sostegno alla riqualificazione energetica che siano più strutturali e che coinvolgano interi edifici o quartieri sono assolutamente necessari, quindi vorrei chiedere che cosa il ministero abbia in programma al riguardo. Inoltre, durante le vacanze di Natale, ci siamo accorti che l'Italia ha un problema smog. Naturalmente, sono questioni che non si affrontano con riunioni, misure tampone o altro, ma con gli interventi strutturali dei quali ci parlava il ministro e che sono convinta che continuerà a rafforzare. Chiederei, quindi, al ministro maggiori informazioni su tale problematica.

Infine, non abbiamo detto la parola « clima », che è una parola magica, essendo la vera sfida che dobbiamo affrontare. Tutti questi interventi sono assolutamente essenziali perché riducono le emissioni di CO₂, quindi rappresentano un'importante tematica per il nostro paese.

SERENA PELLEGRINO. Ringrazio il Ministro Delrio, la cui relazione è stata

veramente esaustiva. Tra l'altro, mi complimento soprattutto per il dettaglio con cui ha affrontato l'argomento. A dire la verità, tra la fine degli anni Ottanta e i primi anni Novanta, due professori, il professor Ponti e il professor Zambrini - quindi stiamo parlando dell'«epoca di Marco Caco» - dicevano esattamente quello che lei ha detto oggi. Da quell'epoca, tra i vari ministri che si sono succeduti, nessuno ha preso mai in considerazione questi argomenti. Mi chiedo come mai. Ecco, temo che purtroppo sarà molto difficile mettere in atto le sue buone intenzioni oggi, a due anni dalla chiusura di questa legislatura. Le dico che, per questo motivo, non possiamo pensare a questo, noi che siamo reduci da Parigi e dalla sottoscrizione di un documento che, tra l'altro, purtroppo, lascia maglie molto larghe per quello che riguarda gli impegni di tutti i governi, non solo di quello suo di oggi, ma anche quelli dei prossimi vent'anni. Ebbene, ci sono due nodi fondamentali. Uno si chiama fossili. Noi siamo strettamente legati a questa parola che, di fatto, lei è stato costretto a non prendere in considerazione perché diamo, di fatto, 14,7 miliardi di euro all'anno di incentivi alle fossili. Probabilmente, se li dessimo in *ecobonus*, forse, cambieremmo radicalmente tutto il parco immobiliare del nostro Paese nel giro di pochissimo tempo. Non possiamo non tenere in considerazione che tutto questo ha una ricaduta, nello specifico, non sono per le fossili *tout court*, ma anche in relazione alla parola « petrolio », che penso sia il nodo per cui, dal 1985 a oggi, tutto questo non è ancora stato attuato. La crisi del 1973 poteva essere veramente una svolta. Non voglio fare la storia, ma lo dico per far capire che, secondo me, è difficile, oggi, mettere in atto il suo programma se non ci affranchiamo da questa parola. Insomma, il fatto che ci dobbiamo trovare a dover affrontare anche un *referendum* sulle trivelle, che non sono state mai poste in essere negli ultimi quarant'anni, conferma che è veramente quello il nodo sostanziale, per cui tutto il resto riguarda soltanto delle piccole pezze messe a chiu-

sura di grandi falle. Quindi, signor ministro, in questa circostanza, siccome ho fiducia nella sua operatività, nel suo impegno e in quello che ha messo in essere, le chiedo che faccia un atto di Governo che impedisca questa direzione. Per quello che riguarda il mercato immobiliare, è importantissimo dire che gli *ecobonus* sono veramente un « pannicello caldo » in merito agli involucri immobiliari. Il fatto, poi, di farlo di anno in anno fa in modo che — le posso garantire — ogni committente e ogni tecnico si ritrova a metà dicembre a dover chiudere alla velocità della luce la propria pratica edilizia, perché non sa se l'anno prossimo ci sarà o meno la redditività successiva all'*ecobonus*.

PRESIDENTE. Nel ringraziare i colleghi intervenuti, do la parola al ministro per la replica.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Nel ringraziarvi per le vostre osservazioni, mi fa molto piacere che condividiamo l'impostazione e le strategie. Il testo scritto, di cui dispongo, non è corredato da tutti i dati che vi ho citato, per cui vi farò avere in seguito la relazione più dettagliata, a dimostrazione del fatto che non parliamo a vuoto, ma stiamo parlando di fondi e stanziamenti che seguono scelte politiche. Poi, è chiaro che se qualcuno mi dice, per esempio, che la Germania ha il doppio dei chilometri di ferrovie, escluso le reti TAV, dell'Italia, siamo tutti d'accordo. È vero ed è evidente che questo *gap* non può essere colmato in pochi anni perché sarebbe impossibile. A me basterebbe far funzionare le reti che ci sono, perché molte non funzionano. Si pone il tema dell'interoperabilità, come richiamava l'onorevole De Menech. Stiamo lavorando per un accordo tra l'Umbria e Trenitalia e tra Umbria e RFI, perché i treni delle Ferrovie umbre (FCU) possano andare sulla rete RFI. In questo momento, lo possono fare, ma non può avvenire il contrario, per cui un treno nazionale non può andare sulla rete della FCU, non essendoci un sistema di segnalamento adeguato. Il ragionamento è quello del coor-

dinamento, della programmazione comune e della gestione intelligente della rete, al fine di poterla sfruttare appieno. Questo è il tema. È evidente che abbiamo un *gap* enorme in termini sia di passeggeri chilometro/annui, sia di viaggi annui, sia di treni chilometro, sia di chilometri ferrovie. Dobbiamo fare, quindi, il massimo sforzo in questo momento, ovvero coordinare e concentrarci al massimo sulle priorità stabilite insieme alle regioni riguardo al trasporto pubblico regionale. Nella mia relazione ho omesso tutto il tema dei porti verdi. Di questo mi scuso, ma è stato per problemi di tempo. Siamo intervenuti sia sulla diffusione dell'LNG, sia sull'elettificazione delle banchine — come richiamate dall'onorevole Carrescia — sia sul tema delle nuove autorità del sistema portuale, che devono avere obiettivi di risparmio energetico prefissati, esattamente come nei comuni. Insieme al MIUR abbiamo insediato un tavolo per la regia di azioni pilota con l'Autorità portuale di Salerno. Abbiamo anche un tavolo tecnico con ENEL e l'Autorità portuale di La Spezia e di Livorno. Insomma, teniamo in gran considerazione questo tema. Ci sono molte difficoltà di vario tipo, ma parteciperemo al bando CEF (*Connecting Europe Facility*) proprio su questi argomenti con i nostri progetti italiani. Contiamo, dunque, di potere avere finanziamenti ulteriori su tale punto e sviluppare questi elementi che ritengo assolutamente importanti. In relazione a quanto detto dall'onorevole De Rosa, non abbiamo un problema di coordinamento, nel senso che sono misure di pertinenza esclusivamente mia, anche se ci coordiniamo con il Ministero dell'ambiente su diverse questioni. Certamente, sulla ciclabilità andrà fatto un coordinamento più stretto perché alcune poste vanno attribuite all'uno o all'altro, ma ciò non rappresenta un problema. Sia con il Ministero dell'ambiente sia con il Ministero dei beni e delle attività culturali, abbiamo una collaborazione molto stretta. Con il Ministro Franceschini stiamo programmando tutto il tema delle ferrovie dismesse sul tema del recupero delle ferrovie per finalità turistiche, come anche

delle ciclovie e dei cammini turistici. Stiamo programmando insieme queste cose in assoluta armonia e tranquillità. A me non interessa particolarmente che si vinca una medaglia, ma mi interessa che le cose vengano fatte. Credo che il tempo che abbiamo davanti sia sufficiente per alcuni interventi e per dare degli elementi molto sostanziosi della nostra azione. Sui nodi urbani, cui ha accennato l'onorevole Bianchi, rimando alla scheda completa: l'elenco di interventi è disponibile sull'aggiornamento di programma RFI, dove sono elencate tutte le questioni. Esiste poi la tematica relativa alle merci e alla logistica. Effettivamente, l'onorevole Mariani, con altri di voi, ha sollevato un tema molto serio. Le merci oggi hanno minore competitività sul treno. Questo è un fatto di mercato che vale per la Germania, per l'Italia e per la Francia. Questo è il motivo per cui occorre dare gli incentivi. C'è, però, da capire quali sono i costi veri, perché il problema non è del costo merce: oggi, per spostare un *container* da Singapore all'Italia, la compagnia che compie la navigazione non guadagna niente. Il costo è molto basso, ma quando si valutano i costi, occorre valutare anche quelli ambientali. Un Paese serio valuta tutto, quindi anche i costi ambientali, sulla salute e così via. Credo, quindi, che, come hanno fatto gli altri Paesi europei, questa sia una scelta strategica di medio e lungo periodo, che va intrapresa senza timore. È chiaro che una metropolitana non darà mai profitti, cioè non potrà mai coprire i costi, ma si tratta di scelte che vanno fatte, perché consentono una vivibilità maggiore delle città, una migliore qualità di vita e una migliore sostenibilità dell'aria. Queste sono scelte politiche, per cui un Governo deve dire che, esattamente come in altri casi, si rifà alla fiscalità generale per sostenere queste opere. Sono totalmente dell'idea che questa discussione sia pienamente matura tra la gente comune più che nell'ambiente politico. Le persone sono pronte a questa discussione e sanno che questa è la direzione del presente, non del futuro. È chiaro che ci sono delle differenze molto forti in questi costi, quindi...

PRESIDENTE. Vorrei dire che bisogna guardare anche alla riforma fiscale perché era previsto che avrebbe integrato questi parametri, ma le bozze che sono circolate...

GRAZIANO DELRIO, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. È evidente che abbiamo bisogno di fare molto lavoro. È chiaro la stabilizzazione degli *ecobonus*, che tutti voi avete auspicato, è una battaglia che ho perso nell'ultima legge di stabilità. L'importante è che la cosa continui ad andare avanti. Abbiamo fatto un passo rilevante, ampliandola, ma la structuralità della misura è auspicata da me *in primis*. Anzi, l'avrei già voluta, ma non c'erano gli spazi finanziari, quindi vediamo l'anno prossimo, quando speriamo di riuscire a metterla in atto. Nel frattempo, l'abbiamo ampliata — ripeto — ai condomini e agli IACP. Peraltro, ci sono anche altre misure che abbiamo adottato. Ci sono i fondi per il piano per le ricariche elettriche, che abbiamo licenziato. Non ho citato altre misure strutturali per la conversione dei veicoli elettrici. Riguardo ai contesti regionali, cui si riferiva l'onorevole Pili, conosciamo il *gap* infrastrutturale della Sardegna e la legge di stabilità ha stanziato 30 milioni di euro aggiuntivi per la continuità territoriale. Quindi, vi sono la coscienza e la consapevolezza. Per la rete ferroviaria sarda sono stati stanziati 100 milioni di euro nell'aggiornamento di programma, che mireranno a rendere adeguata quella rete ferroviaria su cui oggi viaggiano quei treni basculanti. Non ho partecipato non per motivi di opportunità, perché non è nel mio stile fare questi calcoli, ma per un impegno al Consiglio dei ministri. Abbiamo, comunque, un investimento anche sulla rete perché oggi abbiamo rinnovato il mezzo rotabile e abbiamo autorizzato quei treni, ma non abbiamo fatto ancora un investimento tecnologico sulla rete, che dovrebbe ovviare al problema. I fondi sono stanziati con un cronoprogramma che presenteremo in Sardegna al più presto, appena avremo gli ultimi dettagli tecnici. Sul fattore di conformità la posizione ufficiale del Governo

è quella che abbiamo espresso definitivamente. Sono circolate anche queste opinioni circa il fattore di conformità 3, ma non è vero: l'Italia si adegua ai fattori di conformità che abbiamo deciso, alla fine, tra i Ministri dei trasporti e che abbiamo tutti voluto all'unanimità. Qualcuno voleva un fattore più elastico, ma l'Italia è stata nella linea. Non esiste una posizione ufficiale del Governo italiano che abbia chiesto un fattore di conformità 3. Sono girate queste voci da parte di alcuni, ma l'ufficialità non è questa. Vi chiedo scusa, ma a breve devo intervenire alla seduta di *question-time*. Chiudo il mio intervento facendo presente che, sulla Volkswagen, stiamo proseguendo con i controlli e, ap-

pena si avranno le risultanze definitive, vi aggiornerò ed eventualmente vi accennerò anche sugli sviluppi.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il Ministro Delrio per il suo contributo, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.35.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. RENZO DICKMANN

*Licenziato per la stampa
il 12 maggio 2016.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

