

**COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

3.

SEDUTA DI MARTEDÌ 9 LUGLIO 2013

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Bianchi Nicola (M5S)	11
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3	Biasotti Sandro (PdL)	8
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, nell'ambito dell'esame in sede consultiva del decreto-legge n. 69 del 2013 recante « Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia » (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Catalano Ivan (M5S)	12
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3, 8, 13, 16	Lupi Maurizio, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	4, 11, 13
Bergamini Deborah (PdL)	11	Mura Romina (PD)	12
		Romano Paolo Nicolò (M5S)	9
		Tullo Mario (PD)	8
		Velo Silvia (PD)	10

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: PdL; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Lega Nord e Autonomie: LNA; Fratelli d'Italia: FdI; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 10.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, nell'ambito dell'esame in sede consultiva del decreto-legge n. 69 del 2013 recante « Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia ».

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2 del regolamento, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, nell'ambito dell'esame in sede consultiva del decreto-legge n. 69 del 2013 recante « Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia ». In primo luogo, ringrazio il Ministro per aver accettato l'invito della Commissione e per essere venuto a riferire in modo tempestivo.

Come avevamo detto nelle precedenti sedute, ritengo di dover sottolineare l'importanza di questa audizione. Siamo l'unica Commissione che può giovare della disponibilità del Ministro in sede di esame del decreto-legge cosiddetto « del fare ».

Ritengo che metodologicamente, ma anche dal punto di vista dell'utilità, sia un'occasione da non sprecare.

Siamo nella fase di presentazione degli emendamenti al decreto-legge n. 69 e domani scadrà il termine fissato dalle Commissioni competenti in sede referente. Credo che dovremmo cogliere questa straordinaria occasione per tentare di utilizzare, per quanto concerne innanzitutto le questioni condivise dalla Commissione, questo mezzo per veicolare all'interno di questo strumento legislativo le questioni che avevamo esaminato. Mi riferisco, in particolare, ad alcune norme presenti in proposte di legge di questa Commissione, condivise in modo pressoché unitario: penso al tema della portualità, della logistica, ma ci sono tante altre iniziative di singoli commissari e di singoli gruppi che saranno oggetto di attenzione non solo nostra, ma anche del Governo.

L'esame del provvedimento è molto complesso e le materie sono ampie. Apprezzo, quindi, la disponibilità del Governo e del Ministro a interloquire con la nostra Commissione attraverso questo nuovo metodo. Propongo, quindi, per quanto concerne lo svolgimento del dibattito che si terrà al termine della sua relazione, di dare la parola in un primo giro di interventi ad un rappresentante per ciascun gruppo. Successivamente sarà data la parola ai deputati che richiedano di intervenire, compatibilmente con i tempi dei lavori della Commissione e dell'Assemblea della Camera.

Come sapete, la nostra Commissione è chiamata ad esaminare il provvedimento in sede consultiva. L'esame in sede referente è svolto dalle Commissioni riunite I (Affari costituzionali) e V (Bilancio). Per quanto concerne le questioni che portiamo

avanti unitariamente, invito i commissari a seguire tutti quanti con grande attenzione i lavori in quella sede. Inoltre, invito i singoli presentatori degli emendamenti a farsi parte attiva non solamente nella nostra Commissione ma, rispetto ai temi condivisi, anche presso le Commissioni riunite. Sono molto fiducioso. Poiché non abbiamo molto tempo, ma dobbiamo cercare di rendere massimamente produttivo il nostro lavoro, cedo la parola al Ministro Lupi per lo svolgimento della relazione.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio di cuore il Presidente e la Commissione per avermi invitato. Come ho già detto quando ci siamo visti per l'audizione sulle linee programmatiche del Ministero, sono assolutamente convinto che il dialogo tra le Commissioni e il Governo, soprattutto allo scopo di chiarire i punti strategici, sia fondamentale e permetta di agevolare il cammino.

Fatta questa doverosa premessa, è evidente che il decreto legge cosiddetto « del fare » per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rappresenta un passaggio fondamentale perché traduce, immediatamente e con tempi certi, risorse, semplificazioni, rilancio: tutti quei punti programmatici che sono stati affrontati nella precedente audizione. Quindi, seguiremo puntualmente l'esame parlamentare di questo decreto. Come metodo, il Sottosegretario Girlanda, che è qui presente oggi, ha la delega per seguire nell'ambito dei lavori delle Commissioni cui il provvedimento è stato assegnato in sede referente, la I e la V. Sarà, quindi, un utilissimo interlocutore per i lavori parlamentari, in vece mia, per tutto quello che sarà necessario.

Nel decreto-legge in esame c'è un'intera sezione dedicata al settore delle infrastrutture. Parlerò velocemente degli articoli di competenza della Commissione, ma fin da ora assicuro la massima disponibilità del Governo su interventi volti a migliorare il contenuto di tali disposizioni. Il criterio seguito è stato quello di mettere dei punti fermi, seguendo un principio molto chiaro

— cui avevo già fatto cenno in sede di prima audizione — ossia quello, in primo luogo, di dare immediatamente un segnale e fornire un contributo al rilancio dello sviluppo dell'economia intervenendo nel settore delle infrastrutture. Ciò secondo principi emersi nelle audizioni con la vostra e con l'VIII Commissione: affrontare il piccolo, il medio e il grande, per quanto riguarda le infrastrutture — quindi le grandi opere, quelle « piccole », le opere di manutenzione del territorio comprendendo anche la manutenzione stradale, le problematiche dei piccoli comuni, le ferrovie con i nodi ferroviari — secondo metodologie diverse.

A ciò corrispondono i contenuti dell'articolo 18, il quale si divide in due grandi sezioni. La prima riguarda il fondo di oltre 2 miliardi che è vincolato, nel senso che si riferisce alle grandi opere immediatamente cantierabili fra cui quelle già approvate dal Cipe, secondo l'intesa generale quadro (come ad esempio le opere dell'Expo) con un criterio ben determinato, basato comunque sulla immediata cantierabilità. Tra oggi e domani questo criterio sarà esplicitato meglio e vi saranno consegnati i documenti, perché deve essere firmato il decreto interministeriale (Ministero delle infrastrutture e Ministero dell'economia) per darne immediata attuazione. Venerdì sarà, poi, convocata la riunione del Cipe.

Questa prima fase consente — come previsto nella prima parte dell'articolo 18 — un'accelerazione dei lavori, con date certe, altrimenti subentra il ritiro dei fondi. Questa norma dà corpo a quei principi, da me enunciati nelle linee programmatiche, di monitoraggio dello stato d'avanzamento dei lavori, sblocco dei cantieri e accelerazione delle opere strategiche.

Tuttavia, il principio dell'articolo 18 non è statico, nel senso che gli interventi che vengono decisi oggi lo sono per i primi sei mesi, ma saranno successivamente verificati e quindi eventualmente riprogrammati. Questo potrebbe essere un lavoro da fare insieme e poi decideremo con quale modalità. Si va avanti quindi decidendo di

volta in volta, ogni sei mesi, in base alla effettiva capacità di produrre SAL (stati di avanzamento lavori). Il rapporto tra competenza e cassa e l'individuazione di opere che sono in uno stato di avanzamento assolutamente maturo, che possono essere sbloccate, cantierate e aiutate nel loro stato d'avanzamento lavori, sarà verificato ogni sei mesi.

Quelle definite sulla base delle disposizioni del decreto-legge sono le opere per i primi sei mesi, ma nel primo semestre del 2014, in collaborazione con le Regioni, con l'unità di missione, con il Cipe, ne individueremo altre, perché il nostro scopo è continuare nel rapporto SAL (stato d'avanzamento lavori) e competenza. Questo è l'obiettivo.

Già da ora con le Regioni abbiamo deciso di accelerare seguendo questo metodo e di preparare, passo dopo passo, il percorso, in modo che dal primo gennaio 2014 si possano aggiungere altre opere: grandi opere, cioè quelle già rientranti nelle intese generali quadro — insisto su questo punto perché so che è uno dei temi di cui abbiamo discusso anche con le regioni e con le Commissioni — quelle che il Cipe ha già approvato, quelle che riguardano opere strategiche inserite all'interno delle reti TEN-T, opere del *core network*, tanto più adesso che l'Europa nel 2014 ha previsto maggiore flessibilità per i prossimi bilanci ai Paesi che, come l'Italia, hanno i conti in ordine. Dobbiamo monitorarle e accelerarne l'*iter*.

Durante l'*iter* parlamentare del decreto, dobbiamo trovare la modalità — ad esempio attraverso un atto di indirizzo — per inserire tutti i contributi che arrivano dagli enti locali, dal Parlamento, dalle Commissioni non nell'articolo 18, ma nell'articolo 25, anch'esso relativo alle infrastrutture per evitare che il meccanismo che abbiamo attentamente studiato venga vanificato. È un lavoro ed un impegno a lavorare insieme, Governo e Parlamento.

La seconda parte dell'articolo 18 prevede l'utilizzo di 1 miliardo 300 milioni circa di risorse che avevamo definito, di contributo su piccole e medie opere, a partire dai 300 milioni di euro da desti-

nare ad ANAS per le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria di ponti e viadotti, divisi per regioni; l'articolo al riguardo prevede precise procedure. Come ho detto anche alle stesse regioni, seguendo le modalità previste dal decreto-legge, credo che un'informativa di quali opere vengono segnalate suddivise per regione debba essere data alla Commissione anche nel corso della conversione del provvedimento. Non si tratta di presentare emendamenti, ma di lavorare sull'elenco, regione per regione, di quelle opere che ANAS e gli enti territoriali ci indicano come fondamentali.

Questo è un piano rotativo. Sono disponibili i primi 300 milioni che devono essere spesi secondo il criterio della cantierabilità, della appaltabilità, entro il 30 ottobre. Dovete sempre tener conto di questo criterio; se lo perdiamo di vista, secondo me, non riusciamo a raggiungere gli obiettivi. Abbiamo bisogno di lavorare immediatamente, nel contesto dell'articolo 18. Questo contesto è limitato e segue il principio della immediata cantierabilità. Fuori da questa ottica vige, e deve vigere, il criterio della programmazione.

Lo stesso discorso vale per i nodi ferroviari. Stiamo poi lavorando con l'ANCI su un regolamento, attuativo della norma, a favore dei piccoli comuni — dovremmo essere pronti in dieci giorni — per la predisposizione di misure per i cosiddetti 6.000 campanili utilizzando i 100 milioni quale risorsa di base. Su tutte le misure di attuazione dell'articolo 18 credo sia utile informare la Commissione (per questo ho anticipato la disponibilità del Sottosegretario Girlanda per un lavoro puntuale con voi) anche per valutare le esigenze che possono emergere nel dibattito parlamentare.

L'articolo 19 del decreto-legge riguarda la semplificazione e la defiscalizzazione. Su questi punti, a mio parere, abbiamo ottenuto — anche recependo le indicazioni provenienti dal Parlamento — un buon risultato, abbassando da 500 a 200 milioni il limite di utilizzo della norma sulle defiscalizzazioni. So che ci sono numerose proposte parlamentari per ridurre ulte-

riormente questo limite da 200 a 50 milioni. La posizione del Governo e la mia personale, anche dopo aver discusso e lavorato con il Ministero dell'economia, è che noi dobbiamo far sì che finalmente questa norma si attui. Credo che abbassare ulteriormente la soglia a 50 milioni in questo momento sia un errore, perché la norma previgente al decreto n. 69 non è mai stata attuata; dobbiamo, quindi, prima attuarla e verificarla e poi, ovviamente, una volta verificato che il principio funziona, abbassare ulteriormente la soglia. Non voglio limitare l'azione del Parlamento, ma ci tengo a sottolineare il lavoro importante svolto con l'Amministrazione finanziaria.

Per quanto riguarda gli altri articoli, anch'essi sono molto importanti. La previsione normativa sui porti, secondo me, anche attraverso il lavoro che è stato svolto con la Commissione, è fondamentale, strategica; dobbiamo cogliere l'occasione, laddove non c'è necessità di copertura (voi sapete che il problema della copertura è essenziale), e utilizzare questo decreto per fare tutti gli interventi necessari al rilancio della portualità italiana. Come sapete, i decreti non possono diventare contenitori *omnibus*, ma con una collaborazione lungimirante tra Commissione e Governo si potrebbero inserire eventuali norme di rafforzamento e semplificazione, riprendendo i lavori già fatti in passato nelle Commissioni parlamentari. Penso, per esempio, al piano regolatore dei porti o a processi di semplificazione o alle norme che possono essere condivise dal Parlamento e ovviamente dai soggetti del settore (Assoporti, eccetera), che hanno l'obiettivo di semplificare e accelerare il ruolo strategico dei porti.

Se all'interno di questo contesto la Commissione e il Parlamento ritengono di inserire norme sugli interporti — nell'ambito dell'idea secondo me giustissima che il problema non è solo dei porti, ma più in generale della logistica — non c'è assolutamente parere contrario da parte del Governo, anche perché, personalmente, ritengo che il contesto più idoneo debba

essere quello della logistica unitariamente intesa. Mi sembra che questa sia la giusta dialettica tra Governo e Parlamento.

L'importante è andare nella medesima direzione. Se riteniamo che i porti siano strategici dobbiamo rilanciarli. È ovvio che laddove vi sono problemi di copertura finanziaria dobbiamo verificare se è possibile trovarla. Ricordo che sulla copertura noi abbiamo già fatto una grande battaglia, quella di aumentare l'autonomia finanziaria — e non è stata una cosa semplice — da 70 a 90 milioni di euro. Quindi, il principio della autonomia finanziaria delle Autorità portuali viene affermato. Abbiamo inserito anche la questione del dragaggio dei porti con norme semplificatrici.

Sarebbe opportuno utilizzare questo provvedimento, che dovrebbe essere convertito entro il 15 agosto, per prendere il meglio del lavoro parlamentare, che io ho visto, e per discuterne insieme.

Per quanto riguarda la nautica da diporto, come avete visto c'è un segnale positivo e massima disponibilità; se il Parlamento ritiene di rafforzare ulteriormente questa disposizione, non posso che essere d'accordo, ovviamente tenendo sempre presente la questione della copertura finanziaria.

L'articolo 25 può essere considerato la norma di indirizzo strategico per i lavori da effettuare dopo il 31 dicembre. Possiamo predisporre oggi una norma quadro che confermi al Governo che il Parlamento, approvandola, condivide l'idea di selezione sulla base della effettiva accelerazione dei lavori, del nuovo rapporto stato di cantierabilità dei lavori-competenza-cassa e condivide l'impostazione « piccolo, medio, grande », cioè portare avanti insieme le tre dimensioni indipendentemente che un'opera sia condivisa o non condivisa. In tal modo il Governo può andare avanti su questa strada tenendo conto delle diverse esigenze. Vi chiedo di condividere il criterio delle opere cantierabili, altrimenti corriamo il rischio di trovarci in un vicolo cieco, continueremo a scrivere il libro dei sogni senza realizzare niente. Quindi, lavoriamo sull'articolo 25.

Sulle ferrovie c'è una norma di cui sono assolutamente convinto e, anche dopo la prima audizione svolta in questa Commissione, credo sia stato doveroso inserirla. Finché non sarà istituita l'Autorità dei trasporti — ma mi auguro che ci sia un segnale immediato, io ho già stabilito al riguardo la data del 31 luglio prossimo — bisogna affermare il principio della trasparenza dei bilanci, contenuto nel decreto-legge, proprio perché in Italia non c'è ancora la separazione tra rete e servizi, anche se in Europa il dibattito è avviato. Su questo punto il provvedimento è blindato, nel senso che qualunque emendamento che non vada nella direzione della separazione dei bilanci non può essere accettato, pur nella convinzione della sovranità del Parlamento. Noi dobbiamo essere trasparenti nei bilanci della nostra *holding*. È un'occasione per tutti, nel senso che rafforza anche le ferrovie stesse, altrimenti permarranno sempre dubbi e sospetti. Credo quindi che quella norma — mi sembrava fosse condivisa da tutto il Parlamento — debba essere difesa.

Su questo trovate una posizione ferma. Qualora ci fossero emendamenti, ferma restando la libertà dei parlamentari, tendenti a riaffermare la situazione consolidata, sarebbe oggettivamente un errore. Sulle altre norme, siamo pronti a considerare emendamenti che siano nella logica della liberalizzazione, della semplificazione, della possibilità dell'accesso e via dicendo, e, se ci sono obiettivi miglioramenti, non vedo perché non possano essere presentati e accolti. Discutetene, fate sintesi con noi e vedremo che cosa è utile migliorare.

Concludo con due aspetti che non sono oggetto del decreto-legge in esame, ma rivestono profili di rilievo per la Commissione. Devo assolutamente ringraziarvi per l'audizione che avete svolto con l'amministratore delegato di Tirrenia e con altri soggetti sul tema della continuità territoriale marittima con la Sardegna e sulla situazione della Tirrenia. Questo rappresenta, a mio parere, la collaborazione tra Governo e Parlamento. Ho preso spunto da quella audizione e dalla disponibilità

mostrata dalla società per rivedere la convenzione sottoscritta, per lanciare un segnale forte: è impensabile ormai che non si garantisca la continuità territoriale. L'obiettivo prefissato è la diminuzione dei prezzi, la possibilità dell'accesso sia delle merci che dei passeggeri.

Stiamo lavorando su questo tema, insieme alla regione Sardegna. Non possono decidere Governo o Parlamento dal centro; le Regioni devono essere coinvolte come in questo caso. Abbiamo immediatamente aperto un tavolo di confronto tra Tirrenia, Regione e Governo, avendo due obiettivi: il primo, bloccare gli aumenti, e lo abbiamo ottenuto; il secondo, stabilire la data del 17 luglio entro la quale verificare la possibilità di diminuire le tariffe sia per il trasporto merci sia per il trasporto passeggeri, se si trova un accordo nella revisione complessiva con compensazioni della convenzione, e si tratterebbe di revisioni non momentanee.

Mi sembra che ci si stia incamminando su una strada positiva e pur non potendo ancora indicarvi gli esiti qualora si dovesse trovare una soluzione, chiederò al Presidente della Commissione di poter riferire, visto che abbiamo lavorato insieme.

Infine, come avevamo stabilito insieme, stiamo predisponendo un disegno di legge delega sulla revisione, sintesi e semplificazione del Codice della strada. So che anche voi state procedendo su questo tema e il Governo, proprio in funzione del vostro lavoro, solleciterà un'accelerazione, attraverso la presentazione di questo disegno di legge delega. Questo è in sintesi ciò che il Governo sta portando avanti.

So che c'è l'intenzione da parte di alcuni parlamentari di presentare emendamenti che riprendano il contenuto della proposta di legge già all'esame della Commissione relativa alle sanzioni per violazioni del codice della strada, e questa mi sembra un'iniziativa molto positiva e di attualità. La proposta del Parlamento di « ridurre » del 20 per cento l'importo per chi paga immediatamente la multa è accolta positivamente dal Governo anzi l'ideale sarebbe arrivare al 30 per cento. Infatti, se ciò fosse condiviso dal Governo

e dal Parlamento si otterrebbero immediatamente risorse certe. Dopo aver fatto le nostre verifiche, riteniamo che si tratterebbe di un incasso certo — pur considerando quanti non pagano le multe o i tanti contenziosi — e di un segnale che la multa, oltre a essere una sanzione per chi non ha rispettato una regola, può essere educativa, in modo che la volta successiva la regola venga rispettata. La multa va pagata, ma è inutile infliggere una vessazione continua.

Questi erano gli argomenti che il presidente mi aveva chiesto di affrontare. Chiedo scusa se sono stato un po' lungo nel mio intervento; tra l'altro, alle 11 dovrò essere all'assemblea dell'AISCAT, ma resto a vostra disposizione per eventuali chiarimenti.

PRESIDENTE. Grazie, signor Ministro. Do la parola ai deputati che intendano porre quesiti o formulare osservazioni.

SANDRO BIASOTTI. Ringrazio il signor Ministro — a nome del mio gruppo, ma penso anche degli altri — per l'efficienza, l'efficacia, la sintesi del suo intervento e anche per ciò che ha fatto in questo poco tempo: mi riferisco alla portualità, alla nautica, alle infrastrutture e al resto.

Le sottopongo alcune modifiche che pensavo di proporre e un chiarimento, ancora una volta, sul terzo valico del Giovi. Ho raccolto, anche nelle scorse ore, la fortissima preoccupazione del *general contractor* sul fatto che i soldi per il primo lotto, che non sono stati tutti spesi, non possono essere utilizzati anche per il secondo lotto, quindi sono risorse non sono sovrapponibili.

Inoltre, ci sono preoccupazioni in merito al fatto che la mancanza di fondi per il 2013-2014 possa rallentare i lavori del secondo lotto, che sarebbe cantierabile da subito, con problemi occupazionali per duemila persone. Vorrei ancora una volta un chiarimento al riguardo.

Per quanto concerne il *wi-fi*, ho presentato insieme ad altri colleghi un emendamento sul fatto che i comuni dovreb-

bero passare tramite dei *provider* per fornire il *wi-fi* ai propri cittadini. Si tratta di una proposta a costo zero e credo che, dopo averla visionata, si potrebbero autorizzare i comuni, se lo vogliono, a fornire direttamente i servizi ai propri cittadini.

Ho presentato anche un emendamento per l'IMU nei porti, anche questo a costo zero. Si tratta di una competenza trasversale nella quale dovremo chiarire meglio chi paga e chi non paga. Ho, pertanto, proposto un emendamento perché tutte le attività, le aree, i capannoni a uso portuale e industriale non paghino l'IMU, come è già ora, nonostante vi siano diversi contenziosi.

Da ultimo — concludo velocemente per lasciare spazio a tutti — vorrei parlare della questione dei fori per contenziosi civili con stranieri, in riferimento ancora una volta alla portualità. Il decreto-legge « del fare » prevede che siano competenti solo i tre fori di Milano, Roma e Napoli. Questo darebbe problemi enormi nel settore della portualità perché, ad esempio, tutti gli armatori stranieri, ma con residenza stabile, si rivolgono al foro di Genova, che è la Corte d'appello più specializzata in materia.

Chiederei, pertanto, un intervento in merito che quantomeno ammetta i fori delle città portuali per i contenziosi su questioni marittime.

MARIO TULLO. Anche io intervengo rapidamente per consentire ai colleghi degli altri gruppi di prendere la parola e formulare altre domande, rispettando il termine delle ore 11.

Condivido l'approccio con cui giustamente il Governo e lei Ministro ci sottoponete l'esigenza di sostenere quell'azione che può determinare immediatamente una crescita, in particolar modo nel settore che lei guida e che noi sentiamo più vicino alle nostre inclinazioni territoriali o al nostro impegno parlamentare. Gli emendamenti che presenteremo vanno, quindi, in questa direzione.

Tuttavia, colgo l'occasione della sua presenza per intervenire in merito all'autonomia finanziaria. Prendo atto che da 70

milioni di euro si sia arrivati a 90 milioni, quindi vi è stato uno sforzo, ma prima o poi la politica - e soprattutto questo Governo di larghe intese - dovrà fare i conti fino in fondo con questa norma e con questa volontà.

Al di là dei Ministri e dei governi, su questo tema vi è una resistenza del ministero dell'economia e delle finanze, che, secondo me, non è determinata solo da ragioni di contabilità e di difficoltà della finanza. Uno sforzo per passare da 90 a 160 milioni, che significa il due per cento dell'IVA, si sarebbe potuto fare, ma il problema è che a quel punto quella norma diventa strutturale. Tuttavia, non avere una norma strutturale rappresenta un limite, perché oggi il ministero si troverà a dover distribuire le risorse valutando le singole portualità, mentre l'autonomia finanziaria del due per cento strutturale consentirebbe alle singole Autorità portuali di presentarsi agli istituti bancari, contrarre mutui e fare investimenti nei loro porti. Questo genererebbe non solo un rafforzamento della nostra infrastruttura portuale ma anche un motivo di lavoro e di crescita.

Lei ha colto il dibattito già in corso nei gruppi parlamentari e ha anticipato risposte a domande che potevano esserle poste. Per quanto riguarda il tema dell'articolo 24 del decreto-legge e delle infrastrutture, non vi è ombra di dubbio che, dopo alcuni mesi, si possa misurare il funzionamento delle norme che introduciamo con questo decreto, ma senza quell'impegno - che peraltro lei ha ribadito rispondendo l'altro giorno ad un mio *question time* in Aula e che ha sottolineato anche questa mattina - senza l'Autorità dei trasporti insediata e nel pieno delle sue funzioni vi sono dei limiti di interpretazione del decreto. Teniamo conto delle rassicurazioni fornite questa mattina e, anche se lei ha proposto una verifica tra sei mesi, proveremo comunque a interloquire col Governo su alcuni accorgimenti lessicali, di forma e di sostanza.

Riguardo alle norme della nautica - che ritengo positive - abbiamo proposto alcune correzioni che vanno nella dire-

zione condivisa con il Governo, così come sul tema delle semplificazioni presenteremo alcuni emendamenti che riguardano l'armamento.

Per quanto riguarda i porti, troverà molti emendamenti del gruppo del Partito democratico e di altri gruppi, ma alcuni di essi rappresentano dei principi che vogliamo continuare a portare avanti. Non faremo certo la riforma dei porti con il decreto del fare, però vorremmo che il sottosegretario da lei indicato seguisse con attenzione alcune norme di semplificazione che, dato che la riforma dei porti è ancora distante, potrebbero risolvere alcune questioni, in particolare sulla regia delle Autorità portuali e sugli interporti, che lei ha richiamato.

PAOLO NICOLÒ ROMANO. Sono numerosi gli aspetti del decreto-legge del fare che non ci convincono, e su di essi vorremmo avere maggiori chiarimenti dal signor Ministro. Avremo modo, durante i lavori della nostra Commissione in sede consultiva, di approfondire nel dettaglio molti di questi punti.

Mi riferisco, ad esempio, all'articolo 19, recante disposizioni in materia di concessioni e defiscalizzazione, laddove si demanda al Comitato interministeriale per la programmazione economica, previo parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione e regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), l'elenco delle opere di importanza strategica agevolabili, i cui lavori complessivi vengono individuati dallo stesso Comitato. Si tratta di una delega in bianco, che noi non ci sentiamo di dare senza sapere di quale opere e infrastrutture stiamo parlando.

In merito all'articolo 22, relativo alle misure per la l'aumento della produttività nei porti, solo il comma 2 sembra rispettare l'oggetto dell'articolo stesso, ovvero quello di aumentare la produttività nei porti, anche se, lasciando alla sola logica di mercato la scelta della tariffazione dei porti, si rischia di spingerle verso la costituzione di un cartello, così come hanno già fatto le compagnie di navigazione. Inoltre, dato che l'Autorità dei trasporti

ancora non è operativa, il controllo risulterebbe molto contorto e difficile da attuare.

Rispetto al comma 3, vorremmo capire come il fondo di finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti, aumentato di 20 milioni di euro, verrà equidiviso, anche alla luce dei finanziamenti del decreto-legge per Genova e Piombino.

Molto andrebbe detto anche sull'articolo 23 che reca disposizioni urgenti per il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico. L'articolo si presenta come un grande regalo ai possessori di *yacht*: infatti, le norme sul noleggio di lusso, come è già stato osservato nella Commissione bilancio, rischiano di favorire pratiche di tipo elusivo, in un settore già abbastanza noto per la diffusione di queste irregolarità fiscali. Inoltre, non convince la motivazione del Governo alla base della decisione di esentare totalmente i possessori di imbarcazioni fino a 14 metri; avremmo preferito una riduzione delle imposte, non la loro totale eliminazione.

In definitiva, questo decreto-legge con l'eliminazione delle tasse di ancoraggio e di possesso dell'imbarcazione, del bollo nave, e con la riduzione degli oneri per il noleggio di imbarcazioni di lusso si presenta come un grande regalo per i ricchi, a fronte di norme che invece aumentano notevolmente le tasse per imprese e cittadini.

Concludo riferendomi all'articolo 24 in materia ferroviaria dove, al comma 1, lettera a), si modifica l'articolo 17, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che ha dato attuazione nel nostro ordinamento alle direttive europee in materia ferroviaria e di disciplina dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria. Con questa modifica viene attribuito al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il pieno potere di approvare una proposta di canone direttamente proveniente dal gestore, cosa del tutto sconveniente, che non garantisce l'equità, in contrasto con la stessa direttiva europea. Inoltre, la norma bypassa completamente le funzioni della non ancora nata Autorità

di regolamentazione dei trasporti, istituita con l'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011, che si vede esautorare di quelle che sono le sue funzioni di definizione dei canoni e delle tariffe.

Anche su questo, signor Ministro, ogni giorno assistiamo a sue dichiarazioni sull'imminente operatività dell'*Authority* dei trasporti. Dato che, come Governo, avete adottato la strategia di rinviare qualsiasi importante decisione, mi chiedo quando arriverà la nomina dei componenti di tale *Authority*. Possiamo fidarci delle sue recenti dichiarazioni sulla nomina dei componenti entro il prossimo 30 luglio?

Sull'articolo 25 vorrei ricordarle una mia recente interrogazione sul trasferimento del personale dell'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali, ex ANAS, attualmente dislocato presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che lo ha sottoposto — *ex* articolo 36, comma 5, del decreto-legge n. 98 del 2011 — alla differente disciplina normativa ed economica dei contratti collettivi nazionali relativi al comparto pubblico. Tale modificazione autoritaria del rapporto di lavoro ha fortemente penalizzato questi lavoratori dal punto di vista economico, per non parlare dei risvolti organizzativi di questo trasferimento, su cui si è già espressa la Corte dei conti e che ho dettagliatamente affrontato nella suddetta interrogazione a risposta scritta, rispetto alla quale spero di avere un riscontro a breve.

Concludo col chiederle se la sua opinione in merito alla realizzazione della tratta ad alta velocità Torino-Lione è cambiata alla luce della nuova posizione assunta dalla Francia, che ha recentemente declassato l'opera come non più prioritaria.

SILVIA VELO. Il Ministro ha fatto riferimento alla proposta di legge delega sulla riforma del Codice della strada. È chiaro che una delega presuppone sempre, ma a maggior ragione in questo caso, una stretta collaborazione fra Governo e Commissione parlamentare.

Anche noi intendiamo procedere rapidamente, magari accorciando i tempi della delega se il Governo è d'accordo, perché già la doppia lettura del provvedimento presuppone tempi non brevissimi.

Nel frattempo, ci sono alcune questioni puntuali di aggiornamento del Codice della strada rispetto a nuovi veicoli e nuove normative, che purtroppo richiedono, per come è strutturato il Codice, un intervento legislativo. Noi stiamo lavorando a un emendamento al decreto-legge « del fare » che includa una serie di piccole correzioni tecniche, al di là della questione delle multe, che è invece una scelta politica e strategica. Abbiamo predisposto un emendamento che deve passare al vaglio dell'ammissibilità, che non dipende dal Governo, ma dalla presidenza delle Commissioni.

Al netto di questo, chiedo al Ministro e soprattutto ai suoi uffici di provare ad affrontare questo tema, se non con questo con un altro decreto-legge, oppure attraverso un provvedimento puntuale e rapido. Si tratta, infatti, di questioni che il mondo del trasporto merci, delle automobili eccetera, sottopone alla nostra attenzione per motivi di sicurezza e di agibilità.

DEBORAH BERGAMINI. Signor presidente, sono un po' dispiaciuta perché questa mancanza di parallelismo fra le funzioni dei Ministri e le funzioni della nostra Commissione non rende possibile affrontare il decreto-legge in modo completo.

Avrei voluto fare delle rilevazioni relative all'Agenda digitale e alla cabina di regia del Presidente del Consiglio, ma non posso farle al Ministro, nonostante si tratti di una parte sostanziale.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Dovremmo provare a dire che le infrastrutture non sono solo quelle materiali ma anche immateriali, perché il nostro non è un Paese al passo con i tempi se pensa che le infrastrutture siano solo quelle materiali.

DEBORAH BERGAMINI. Esattamente.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Questo è un lavoro che, secondo me, dobbiamo fare insieme. La digitalizzazione del Paese è un investimento infrastrutturale. Basti pensare alla legge sulla defiscalizzazione per i grandi investimenti in opere infrastrutturali sopra i 500 milioni. Digitalizzare un Paese non è forse una grande opera ?

DEBORAH BERGAMINI. Dobbiamo lavorare insieme perché questa è una priorità del Paese e determina i nostri ritardi.

L'altro aspetto, minore ma non meno importante, sul quale vorrei intervenire, perché a mio giudizio è uno degli elementi forti per quello che riguarda le nostre competenze su questo decreto, è la soppressione – o comunque la forte rivisitazione – della tassa di possesso e stazionamento sulla barca.

Tale tassa, che fu istituita dal Governo Monti e fortemente voluta dall'ex Ministro Passera, si è rivelata un'operazione a perdere, con la quale si è abbattuto un settore chiave del sistema Italia, quello della nautica da diporto, per piaggeria nei confronti della solita demagogia di chi asseriva che con tale tassa si colpissero i ricchi. Al contrario, sono stati colpiti i disoccupati generati dalla crisi del settore nautico, che quella tassa ha messo in ginocchio nel giro di un anno. È una tassa – c'è stata anche un'interrogazione su questo argomento – che è andata a saldo negativo, è stato un « suicidio » del sistema Italia. Almeno su questo siamo contenti di vedere che, finalmente, si è preso atto che non era quello il modo di aiutare la ricchezza, la produttività e la competitività del nostro Paese.

Infine, mi sembra importante l'apertura che lei ha fatto, signor Ministro, sulla possibilità di aggiungere in questo decreto-legge qualche norma sugli interporti, su cui la Commissione sta lavorando.

NICOLA BIANCHI. Vorrei fare una considerazione rapidissima, se mi è concesso, sulla continuità territoriale alla quale il Ministro ha accennato. Innanzitutto ringrazio il presidente Meta, che si è

dimostrato molto sensibile alla tematica convocando subito gli armatori e il presidente della regione Sardegna.

Le chiedo, signor Ministro, se non si arrivi sempre un po' tardi nel « mettere le toppe » e non sarebbe invece più opportuno fare una programmazione più a lungo termine. Anche questa volta stiamo intervenendo in una stagione che ormai è definita. Non sarebbe più opportuno prendere in analisi il prossimo anno e fare una programmazione a più lungo termine ?

ROMINA MURA. Anch'io vorrei ringraziare il Ministro per l'audizione di oggi, per l'interesse che ha mostrato rispetto alla continuità territoriale e per il riconoscimento che ha dato al lavoro di questa Commissione e del presidente Meta in particolare.

Sappiamo che esiste una convenzione vigente rispetto alla quale, per ora, non sono stati rilevati vizi di forma o di funzionamento. Tuttavia, continuo a invitare il Ministro, così come abbiamo fatto anche in sede di interpellanza, a verificare che tutti i passaggi previsti dalla convenzione siano rispettati e soprattutto a verificare, tratta per tratta, se ci sia il rispetto del rapporto fra costi e ricavi che determina l'equilibrio finanziario che consente alla convenzione di funzionare. Comunque sia, dobbiamo andare oltre: la convenzione scadrà nel 2020, dunque possiamo iniziare a pensare a un nuovo sistema di continuità.

Noi siamo disponibili a ragionarci e stiamo facendo un approfondimento su altri sistemi di continuità vigenti in Europa. Proviamo ad andare oltre e a pensare a un nuovo sistema di continuità, anche in considerazione del fatto che le risorse pubbliche sono sempre meno.

Vorrei approfittare della presenza del Ministro anche per mettere in evidenza una questione relativa all'articolo 18 e in particolare rispetto al programma « 6000 Campanili ». Chiedo se i fondi per i piccoli comuni sono fuori dal Patto di stabilità, altrimenti resteranno « incastrati » nei bilanci e non potranno essere utilizzati.

IVAN CATALANO. Signor Ministro, non sono assolutamente soddisfatto di questa audizione e le spiego subito le ragioni. All'interno del decreto-legge ci è stata presentata una vera e propria richiesta di delega in bianco. Se lei facesse una ricerca banale, con un qualsiasi strumento di ricerca nei testi, ritroverebbe frequentemente la dicitura « con decreto del Ministro », ma nel testo del decreto-legge non c'è un minimo accenno a un elenco di opere che si vogliono finanziare o sottoporre a sgravi fiscali, né un elenco delle imprese né dei concessionari.

Com'è possibile che con questo decreto ci chiedete una delega in bianco su sgravi fiscali e su rifinanziamento di cantieri in corso senza indicare nulla ? È vero che lei ci ha detto che è pronto — e il Cipe venerdì lo valuterà — un decreto sul programma « 6000 Campanili », ma non può pretendere che il Parlamento esamini un decreto-legge senza sapere minimamente la *ratio* con cui sono stati scritti questi articoli. Se c'è un'opera che necessita di uno sgravio fiscale è giusto che venga indicata, altrimenti è impossibile valutarla.

Siamo consapevoli che, probabilmente, il ministero nei suoi uffici abbia un elenco di opere consultabile con banche dati e che, esaminandolo, lei abbia potuto scrivere un articolo da presentare nel decreto-legge, ma il Parlamento non ha a disposizione questo elenco, che avrebbe dovuto essere riportato almeno nella relazione al provvedimento.

Per quanto riguarda l'articolo 18, non capisco per quale motivo il ministero abbia voluto incentrare su di sé il potere di stabilire il canone. La disposizione di riferimento, il decreto legislativo n. 188 del 2003, dava attuazione a direttive europee che garantivano una sorta di indipendenza nello stabilire i criteri del canone.

In tal modo, io metto in dubbio che il ministero possa essere un organo indipendente, dal momento che il gestore è una partecipata di una partecipata dello Stato, quindi non mi sembra che lavori in maniera indipendente rispetto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il fatto che l'articolo 17 del citato decreto n. 188 originariamente stabilisse la possibilità di andare d'intesa con la Conferenza unificata o con altri enti garantiva un'indipendenza. Al contrario, adesso non vedo come l'approvazione di un canone proposto direttamente dal gestore possa garantire un'indipendenza.

Non solo non abbiamo l'Autorità dei trasporti, ma in più si tende a incentrare questo potere in capo al ministero, e non capisco per quale motivo.

Sempre in merito all'Autorità dei trasporti, in seno al ministero - come diceva il mio collega - c'è la struttura citata nell'articolo 25 che prende parte delle funzioni dell'Autorità e parte delle funzioni dell'Agenzia che è stata soppressa. Noi proporremo un emendamento correttivo per fare un po' di ordine nella questione delle funzioni di controllo che dovrebbero passare in capo all'Autorità dei trasporti.

Infine, non comprendiamo perché si vogliano dare dei soldi ad ANAS, che dovrebbe già ricevere finanziamenti per le opere e le manutenzioni.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro per la replica.

MAURIZIO LUPI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Ringrazio tutti coloro che sono intervenuti, perché si tratta di un'occasione per rimettere in discussione le scelte che vengono fatte e possibilmente cercare di migliorarle.

Questa è anche la finalità del lavoro che faremo insieme in questi 15 giorni. Confermo la disponibilità del Sottosegretario Girlanda e di tutti i miei uffici.

Rispondo sinteticamente, anche se le molte osservazioni meriterebbero più tempo. Per quanto riguarda ANAS, ricordo che le sue attività sono numerose. Il programma di manutenzione straordinaria che ANAS ci ha presentato è di oltre 2 miliardi di euro, il che chiarisce esattamente le dimensioni del problema legato alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei nostri ponti, dei viadotti e delle strade.

È ovvio che ANAS ha già una dotazione ordinaria e noi stiamo assegnando una dotazione straordinaria. Credo dovrebbe essere apprezzato il fatto che, oltre alle dotazioni normali per realizzare le opere ed effettuare la manutenzione di competenza di ANAS, abbiamo predisposto un programma straordinario affinché non si viva e non si ragioni sulle emergenze, ma si cerchi di anticiparle e di evitare che accadano. Si tratta di una dotazione in più di 300 milioni su sei mesi, per attuare interventi urgenti - pensate solo alle zone terremotate o alle zone a rischio sismico - con il criterio dell'immediata cantierabilità.

Come vedrete nel regolamento che vi sarà consegnato, nel decreto interministeriale Infrastrutture ed Economia, ci sono delle scadenze sulle quali non transigeremo: entro il 15 ottobre devono essere pubblicati tutti i bandi, entro il 31 dicembre almeno l'80 per cento di questi deve essere assegnato, e così via.

Se funzionasse questa impostazione, avremmo individuato una strada che non solo dà una programmazione complessiva ma segna anche finalmente il passaggio dalla programmazione alla realizzazione, con il raggiungimento di due obiettivi: l'intervento urgente sul territorio e il rilancio di un'economia sul territorio. In questo caso, non stiamo parlando di grandi opere, ma di interventi medi ma ugualmente necessari, intorno ai 4, 5, 6, 7 milioni di euro, che richiederanno specifici bandi e appalti.

Per quanto riguarda l'articolo 19 e le osservazioni dei colleghi del Movimento 5 Stelle, è utile spiegare le diverse tipologie. Nell'articolo 19 si parla della defiscalizzazione delle opere proposte da privati, ossia *project financing*; per le quali non esiste un'anticipazione. Infatti, devono arrivare delle proposte in *project financing* per la realizzazione di queste opere e lo Stato, attraverso i suoi organi (ministero, Cipe eccetera), decide se quelle opere rientrano nei programmi strategici del Governo; è ancora lo Stato a decidere con quali criteri possano accedere alla finanziabilità e alla defiscalizzazione.

Con l'articolo 19 stiamo cercando di applicare due leggi del 2011 e del 2012 che non sono mai state attuate. Questo è l'obiettivo di tutti noi. Pertanto, troverete un passaggio che prevede che la bancabilità di un progetto debba essere data dal privato entro 24 mesi, perché se non viene fatto il *closing* finanziario quell'opera non è credibile.

L'organo che deve analizzare questi aspetti, fissare i criteri e definire le opere che devono avere il massimo della trasparenza non può che essere il Cipe, come stabilito dalle norme vigenti. Come vedete non è affatto una delega in bianco! Anzi, mi sembra che stiamo andando esattamente in direzione opposta, anche perché io non voglio deleghe in bianco, ma opportunità. In un momento in cui mancano risorse del settore pubblico è giusto che una risorsa del pubblico — in questo caso la defiscalizzazione — rappresenti una grande opportunità per mettere in moto risorse private per realizzare opere che servono alla collettività. Questo è lo scopo dell'articolo 19 ed è anche la ragione per cui abbiamo abbassato la soglia.

Per quanto riguarda l'osservazione dell'onorevole Velo, dobbiamo ricordarci che più i decreti-legge si ampliano più rischiano di essere falcidiati, come il Presidente della Repubblica ci ha ricordato già tante volte.

Il criterio è individuare, tra i tanti contenitori, cosa sia importante inserire in questo decreto del fare, con i paletti che sono già stati messi, per migliorare ulteriormente e semplificare. Teniamo conto del lavoro parlamentare fatto, individuiamo insieme in quali contenitori inserirlo — ad esempio il disegno di legge sulle semplificazioni o altri decreti-legge per questioni che riteniamo più urgenti — e lavoriamo insieme.

Riguardo alla nautica, con i colleghi del Movimento 5 Stelle non siamo d'accordo. Infatti, io credo esattamente l'opposto. Noi abbiamo « ucciso » con norme fiscali primitive un settore strategico nelle esportazioni, nel contributo che dava al nostro prodotto interno lordo e nell'occupazione

che generava. Dietro tutto questo ci sono famiglie, imprese e lavoratori, ovvero una ricchezza che ricade sul territorio.

Mi auguro pertanto che quella norma sia ulteriormente rafforzata perché deve arrivare un segnale ben visibile: noi non abbiamo paura delle imprese e della possibilità di generare ricchezza. Dobbiamo far sì che quella ricchezza che si ottiene sia distribuita equamente sul territorio e dia possibilità di lavoro. Diversamente, come pensiamo di creare lavoro? Forse per legge? O invece perché le imprese si sviluppano e le nostre eccellenze crescono? O aspettiamo forse che ci comprino?

Su questo tema ci troviamo radicalmente distanti: l'opposizione giustamente fa l'opposizione e il Governo e la maggioranza fanno la maggioranza.

Mi auguro che ci sia un'ulteriore possibilità di migliorare le norme sulla nautica, gli interporti e i porti e, quindi, il mio parere — come quello del Governo — sarà assolutamente favorevole a tutto ciò che va in questa direzione.

Rispetto alla continuità territoriale condivido le osservazioni fatte dai colleghi di maggioranza e opposizione. Abbiamo capito come agire e possiamo fare tutte le analisi possibili sul passato ma siamo nel presente, pertanto dobbiamo ragionare da oggi in poi.

Quella su cui stiamo lavorando è una norma strutturale e non un intervento temporaneo perché si tratta di una priorità che il Parlamento e il Governo si sono dati. Per raggiungerla abbiamo lo strumento della revisione della convenzione che è prevista dalla legge.

Dobbiamo, quindi, utilizzare al meglio tale strumento — non a caso le fasi di aggiornamento sono previste dalla legge — attraverso il dialogo, la massima trasparenza e la verifica dell'attuazione delle convenzioni. Questo vale non solo per la continuità territoriale, ma anche per le ferrovie e per le autostrade perché quando si sottoscrive una convenzione è importante verificare se la si sta attuando. Bisogna anche avere il coraggio di modificare la convenzione stessa, dopo un anno

o due, se si ritiene che possa essere migliorata in funzione dell'interesse pubblico. E questo è il luogo dove si decide quale sia l'interesse pubblico: il Governo, il Parlamento e le Commissioni devono deciderlo nella massima trasparenza.

Il Ministero delle infrastrutture e trasporti - lo dico al collega Catalano - ha tra le competenze istituzionali, quella che riguarda le convenzioni, oltre ad avere la funzione di controllo, di determinazione delle tariffe e delle penali. Non è la persona del Ministro che, improvvisamente, si arroga dei poteri.

Infine, sulla continuità territoriale siamo d'accordo con il presidente che ne parleremo insieme con la Commissione a conclusione dei lavori.

Riguardo all'articolo 24, tutto ciò che può migliorare, semplificare e andare nella direzione che abbiamo stabilito è ben accetto. Ho detto che c'è una sola cosa sulla quale il Governo non sarà d'accordo, proprio nell'interesse di cui abbiamo discusso durante le riunioni.

Una norma per me vitale è quella sul bilancio di F.S. italiane e della altre società del Gruppo. Per il resto, se dal Parlamento arrivasse un'ipotesi di miglioramento nella logica della liberalizzazione dell'utente ne discuteremo con il sottosegretario Girlanda, con gli uffici e con voi della Commissione.

Quanto all'Autorità dei trasporti, se entro il 31 luglio non avremo individuato la terna ciò comporterà un giudizio negativo sul mio operato - e non solo una brutta figura - poiché non sarò riuscito a mantenere un impegno che avevo preannunciato. La cosa bella delle date che si preannunciano è che prima o poi arrivano.

Riguardo all'autonomia finanziaria, per me si tratta di una battaglia che abbiamo vinto insieme - pur non avendo vinto ancora la guerra - con la quale abbiamo dato un segnale importante su un tema strutturale e non contingente. La questione dell'autonomia finanziaria completa potremmo rimandarla alla riforma complessiva, nella speranza di avere più risorse a disposizione, perché nei prossimi anni potremmo avere più risorse.

Questo tema è uno dei punti fondamentali, ben venga il vostro lavoro, utilizzando anche degli strumenti di indirizzo parlamentari, quali le mozioni, per non ricorrere solo agli emendamenti. Ad esempio la mozione del Parlamento su Equitalia, che è stata approvata all'unanimità dalla Commissione finanze, ha avuto un'efficacia sul Governo difficilmente vista nelle precedenti legislature, perché questo Governo recepisce il lavoro del Parlamento. Su questi temi invito, pertanto, a usare strumenti di indirizzo parlamentare che possono essere molto utili ed efficaci.

Concludo con la questione del terzo valico dei Giovi, così da chiarirla definitivamente: alla prima riunione del Cipe che, credo, sarà convocata il prossimo venerdì sarà approvato un finanziamento di 763 milioni di euro, che sono esattamente le risorse che avevamo preso dalla competenza alla cassa. Il problema diventa, quindi, non più della finanziabilità dei tratti. Ha ragione l'onorevole Biasotti nel dire che quanto allocato come risorse al primo lotto non può essere spostato nel secondo, ma mi auguro che finalmente il primo lotto si chiuda perché mi sembra di ricordare, che nel primo lotto siano stati spesi ad oggi circa 25-30 milioni. Pertanto, dobbiamo concludere il primo lotto e conseguire un bel risultato.

Se ci fossero difficoltà, anziché dire che non ci sono soldi per il secondo lotto, dovremmo capire perché il primo lotto non si è realizzato e cosa è necessario sbloccare.

In secondo luogo, il secondo lotto ad oggi ha 21 milioni di euro di cassa da qui al 31 dicembre che è una somma sufficiente, secondo me, essendone stato speso solo uno nei dodici mesi precedenti.

Se, come ho detto e ribadisco, dato ormai anche il finanziamento complessivo per il secondo lotto, ci fossero problemi di cassa - e quindi non ci fosse più la copertura complessiva del secondo lotto per la realizzazione dei lavori che finalmente possono essere fatti e accelerati - il Governo e le ferrovie hanno già raggiunto un accordo in base al quale sugli stati di avanzamento lavori, c'è assoluta-

mente la disponibilità ad erogare questa cassa, anche se gli stanziamenti previsti come Cipe non riguardano il 2013, ma partono dalla fine del 2014, quindi 2015 e 2016.

Di tutto ciò che fa cassa, cioè di tutto ciò che fa avanzare un'opera strategica per questo Paese, non solo siamo contenti e soddisfatti ma ringraziamo quelle Istituzioni che ci chiedono conto e ci mettono con le spalle al muro, perché finalmente vediamo chilometri che avanzano.

Le polemiche inutili e sterili, invece, diventano alibi per non realizzare le cose. Questa è la posizione già riferita pubblicamente. Nel momento immediatamente successivo all'approvazione da parte del Cipe dei 763 milioni, avendo già parlato con Ferrovie dello Stato, ho intenzione di convocare i tre presidenti delle regioni interessate, e il soggetto attuatore. Vorrei mettere intorno al tavolo tutte le parti coinvolte per discutere di quello che dobbiamo fare per far avanzare queste opere. Questo è il mio solo interesse.

Mi auguro che presto siano i fatti a parlare. So anche — e su questo dobbiamo lavorare — che bisogna coinvolgere i territori, i sindaci, perché le opere si realizzano con il consenso e con il coinvolgimento delle popolazioni locali.

Per quanto riguarda la TAV, innanzitutto non corrisponde al vero che la Francia considera un'opera secondaria la Torino-Lione, semplicemente perché è stato ribadito che si riferisce al *core network* addirittura la flessibilità da parte dell'Unione europea e le risorse sulla Torino-Lione entreranno nella flessibilità data come disponibilità alla Francia, all'Italia e alle altre nazioni europee.

Ribadiamo che quell'opera è per noi fondamentale e andremo avanti nel confronto anche con chi non la ritiene tale, perché ci aiuterà a rendere efficace l'operazione. Tra l'altro, credo che il Parlamento dovrà ratificare — non so quando è stato messo in calendario — il trattato tra Francia e Italia sulla Torino-Lione. La ratifica da parte del Parlamento francese e del Parlamento italiano credo sia la migliore risposta per capire se l'opera è secondaria, terziaria o primaria. Sarà il Parlamento a dircelo. Se il Parlamento italiano o quello francese riterranno che non sia più opera primaria, basterà non ratificare il trattato internazionale e avremo un'indicazione non opinabile ma oggettiva.

Vi ringrazio e mi auguro che il lavoro svolto insieme in questi giorni potrà essere proficuo non per il Governo ma per tutto il Paese.

PRESIDENTE. Ne siamo convinti. La ringraziamo per la disponibilità unica che ha dato al Parlamento e alla nostra Commissione, di cui faremo tesoro.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 11.10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

Licenziato per la stampa
il 2 ottobre 2013.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

