

**La seduta comincia alle 15,25.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

*(Così rimane stabilito).*

**Seguito dell'audizione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Pietro Lunardi, sulle problematiche riguardanti il Libro bianco della Commissione delle Comunità europee in materia di politica dei trasporti.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'audizione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Pietro Lunardi, sulle problematiche riguardanti il Libro bianco della Commissione delle Comunità europee in materia di politica dei trasporti. Ricordo che nella precedente seduta il ministro ha svolto la relazione introduttiva e sono state avanzate alcune domande da parte dei commissari.

Prima di dare la parola al ministro per la replica vi sono alcuni commissari che intendono svolgere ulteriori considerazioni e chiedere chiarimenti.

EUGENIO DUCA. Quando avevamo interrotto la precedente audizione stavo affrontando una tematica riguardante la sicurezza, l'ambiente e più in generale la sicurezza del sistema dei trasporti italiani.

Come lei sa, signor ministro, l'Italia detiene un triste primato nel numero di incidenti stradali, delle vittime e dei feriti in incidenti stradali. È una carneficina

umana, un danno economico e umano consistente che meriterebbero ben altra attenzione da parte del Governo, che sicuramente non è quella dell'aumento del limite di velocità a 150 chilometri orari.

Anzi, proprio la Comunità europea si pone l'obiettivo ambizioso di ridurre il numero degli incidenti stradali mentre in Italia si segue, purtroppo, una controtendenza che definirei negativa. E di tendenze negative posso citarne altri esempi, pure rispetto gli annunci da lei esposti e ribaditi nella scorsa audizione. Si afferma di voler aumentare il trasporto delle merci su ferro; il 2001 ha segnato una contrazione del trasporto delle merci su ferro e nel 2002 vi è stata una contrazione ancor maggiore, con evidente pericolo di arrivare ad una riduzione stabile del trasporto su ferro nel nostro paese.

Sul cabotaggio marittimo assistiamo poi ad un capolavoro di malagestione dei trasporti marittimi del nostro paese. Vi è la prospettiva, ormai, che la nostra flotta possa andare rapidamente a picco. Dopo sei anni di crescita costante della flotta italiana — giunta ad importanti traguardi sul piano internazionale —, per la prima volta lo scorso anno assistiamo ad una diminuzione del naviglio di bandiera italiana o del Registro internazionale italiano. Nel 2002 questa tendenza negativa si rafforza e giovedì scorso da parte delle associazioni armatoriali è stato annunciato un indirizzo, un consiglio alle imprese associate di abbandonare il Registro italiano ed il Registro internazionale italiano per scegliere registri più convenienti. Questo avviene perché mentre nel periodo tra il 1998 e il 2001 si sono adottate misure importanti per il settore del cabotaggio marittimo, della flotta e della cantieristica italiana, lo scorso anno purtroppo ab-

biamo assistito al passaggio degli sgravi contributivi dall'80 allo zero per cento. Grazie al lavoro in Parlamento tale beneficio è tornato su un valore del 43 per cento e, successivamente, sempre grazie all'iniziativa parlamentare si è ritornati all'80 per cento (questo ad agosto del 2001). Ma a gennaio del 2003 si prevede il ritorno allo zero per cento di aiuti per questo settore!

Sulla cantieristica il pericolo è equivalente: mentre altri paesi europei, pur con difficoltà, stanno destinando risorse e sostegno al settore, per l'Italia la finanziaria del 2003 — dopo non aver previsto nulla nel 2002 — non prevede nessun sostegno all'industria della cantieristica navale, delle costruzioni e riparazioni navali. Con il pericolo di una vera e propria fuoriuscita dal settore dell'industria cantieristica italiana.

Signor ministro, vi sono anche altri provvedimenti sui quali il suo ministero « non cammina », a parte i ritardi nell'attuazione della nota legge 51 e dello scarso successo con cui è stata seguita per troppo tempo dalla Commissione europea. Ci sono leggi in vigore che hanno bisogno soltanto di decreti attuativi che non vengono realizzati perché il suo ministero e lei avete deciso di congelare i viceministri, di congelare i sottosegretari, di fare una controriforma del ministero quale quella che si sta ora discutendo nella cosiddetta « bicameralina »: quindi la « macchina non cammina ».

Nel 2001 e nel 2002 abbiamo stanziato 5 milioni di euro per la formazione professionale dei marittimi e non viene fatto il relativo decreto. Quindi non si fanno le convenzioni con gli istituti nautici e con le università e non si fa la formazione professionale dei marittimi; così quei soldi possono anche essere persi ed è inutile che li abbiamo stanziati. Eppure c'è voluto molto per riuscire a trovare delle coperture e stanziare quei fondi. Ci sono 80 miliardi di vecchie lire per il cabotaggio marittimo e non si riesce a trovare il decreto (da realizzare con il Ministero dell'economia e delle finanze). Ci sono

provvedimenti che non avrebbero bisogno di copertura di spesa e che pure non vengono assolutamente realizzati!

Per quanto riguarda la portualità ricordo che non vi sono stati progressi per l'autonomia finanziaria delle autorità portuali che pure sono stabilite, e in parte previste, nel cosiddetto collegato fiscale. Non sono previsti interventi aggiuntivi per il potenziamento dei porti nazionali, mi riferisco soprattutto a quelli più importanti, sede di autorità portuale, che ci dovrebbero consentire di completare un programma virtuoso, attuato negli anni precedenti, e che potrebbe permettere alla portualità italiana, se i finanziamenti necessari vanno avanti con costanza, di arrivare nel 2006 o 2007 ad una consistente capacità competitiva nei confronti dei nostri partner europei.

Non vi sono misure di sostegno a tutela dei lavoratori portuali; ciò, a dispetto della legge che stabilisce che si devono garantire le giornate di non avviamento al lavoro. Infatti, non si adotta alcun decreto che attui tale provvedimento, che, ricordo, prevede il pagamento delle giornate di non avviamento al lavoro. In sostanza, manca, signor ministro, una politica dei trasporti che non sia quella dei tunnel, delle gallerie e dei ponti, molto spesso annunciati ma, poi, miseramente fallite. Ora, si è inventato il FROP (Fondo rotativo per le opere pubbliche) che sarà un altro *flop*, come quelli già visti in occasione dei tanti annunci. O mancano, infatti, le risorse o mutano in continuazione le norme; quanto poi al decreto da lei adottato — ineccepibile, signor ministro, sul piano della forma — devo osservare come ella, vigente un decreto-legge, abbia fatto diramare una circolare con cui invitava gli enti pubblici a sospendere le procedure di gara e, addirittura, a sospendere anche la consegna. Ciò anche in presenza di contratti di lavoro già realizzati. Altro che accelerazione dei lavori; ci troviamo, per la prima volta, ad uno stop — operato con una circolare ministeriale — persino di contratti già firmati dopo una regolare gara di appalto.

Per l'autotrasporto, recentemente è stata realizzata un'ennesima intesa ma non è dato di sapere dove siano le risorse che dovrebbero finanziarla. Siamo arrivati ad una situazione tale che — come il collega Raffaldini osservava in occasione della discussione del precedente punto — si deve tentare di capire, attraverso i diversi articoli del Sole 24Ore e delle altre testate, quale sia la verità. Mi riferisco, ad esempio — e vorrei, al riguardo, che lei, signor ministro, ci desse una risposta —, al cosiddetto collegato infrastrutturale, che dovrebbe essere, appunto, un provvedimento collegato alla finanziaria. Infatti, di tale provvedimento, ogni 12 ore, cambia la versione: una volta è un collegato, una volta un maxiemendamento alla finanziaria, un'altra volta ancora un normale disegno di legge. Atteso che siamo già in sessione finanziaria e che mi pare anche lei abbia dichiarato, alcuni giorni fa — forse, giovedì o venerdì scorso — che siamo in attesa del collegato, vorrei domandarle qualche precisazione. Ad esempio, vorrei chiederle se tale provvedimento vi sia o meno, se sia un disegno di legge normale, se rechi la copertura finanziaria e via dicendo. Insomma, vorrei si potesse avere in Parlamento una qualche informazione che non venga smentita dopo 12 ore.

Come lei sa, a seguito di un contenzioso insorto sulla possibilità di non fare valere ai fini fiscali il contributo dato dallo Stato — per la parte pubblica, di dovere e di servizio — alle imprese dell'autoferro, la recente statuizione stabilisce che le imprese autoferrotranviarie non solo debbano pagare le imposte anche su quei contributi ma che, addirittura, si abbia un effetto retroattivo. Con tale misura, unita alla norma, recata dalla finanziaria, che impedisce ai comuni e alle regioni di potere sovvenzionare i debiti delle aziende e del trasporto pubblico locale, si va nella direzione di determinare un blocco del sistema del trasporto pubblico locale nelle nostre città, che pure già conoscono non poche difficoltà. Città che, invece, avrebbero bisogno di consistenti sostegni per svolgere una politica del trasporto pulito, che possa servire sempre un maggior nu-

mero di cittadini e togliere l'ingorgo del traffico e i problemi di carattere ambientale che ne derivano.

Concludo sulle questioni del trasporto aereo; anche in questa finanziaria, mentre la Commissione si è impegnata non poco ad esaminare lo stato del comparto, assistiamo nuovamente al blocco delle assunzioni per i tre enti preposti (ENAC, ENAV e Agenzia nazionale per la sicurezza del volo). L'unica apertura riguarda il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, addetti alla sicurezza degli aeroporti; ma, per i tre enti, si provoca ulteriormente il blocco delle assunzioni ed una consistente riduzione dei trasferimenti finanziari. Analogamente, sulla sicurezza dei porti e degli aeroporti — che, le ricordo, signor ministro, sono oggi le uniche frontiere nazionali del nostro paese —, a fronte alla necessità di aumentare i livelli di sicurezza e di prevenzione, manca una politica di settore all'altezza del problema. In sostanza, è completamente assente una politica dei trasporti e ciò rende molto più difficile, purtroppo, la possibilità di interagire con i nostri partner europei nella fase ascendente dei provvedimenti. Non in quella discendente, durante la quale, a volte, tentiamo inutili resistenze o, comunque, affrontiamo i temi dal punto di vista negativo. Sarebbe molto più utile potere agire dal punto di vista propositivo.

Una domanda già da me rivolta riguarda tale aspetto. Vorrei sapere quando intende, finalmente, mettere a registro il funzionamento del Ministero, assegnando ai soggetti cui il Governo ha delegato funzioni attraverso le cariche di viceministro o sottosegretario quanto di competenza e, soprattutto, rendendo la struttura ministeriale capace di agire ed interloquire non tanto con il Parlamento — a ciò dovrebbe pensare lei, anche se in questa Commissione ha particolari difficoltà a venire — quanto con associazioni, enti, rappresentanti di interessi. Proprio codesti enti devono avere, infatti, rapporti proficui con il Ministero in quanto possono consentire di superare ritardi e lentezze che ormai si stanno sommando e stanno provocando un vero e proprio danno al paese.

PRESIDENTE. Onorevole Mazzarello, lei è già intervenuto durante la precedente seduta; vuole integrare — possibilmente contenendo la durata del suo intervento in limiti congrui con il tempo a nostra disposizione — le domande formulate in quell'occasione?

GRAZIANO MAZZARELLO. Sono passati diversi mesi; piuttosto, vorrei intervenire circa una notizia appresa da un'agenzia su alcune dichiarazioni del ministro. Lei si riferisce ad alcuni nodi autostradali, annunciando, per il nodo di Bologna, di Mestre e, mi pare, anche per quello di Genova, la sua intenzione di non svolgere le gare.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ma chi l'ha detto?

GRAZIANO MAZZARELLO. Le riferisco, fedelmente, quanto ho appreso dall'agenzia. Ebbene, come dicevo, sarebbe sua intenzione, anziché svolgere le gare, convincere l'Unione europea circa la concessione diretta, cioè l'allargamento della concessione per gli attuali concessionari. Questo è il punto, che a me sembra una novità assoluta; temo, a tale riguardo, che su ciò si continui a perdere tempo, come stiamo facendo ora, atteso che, se non ho capito male, vi è una procedura di infrazione per la riassegnazione della concessione diretta nell'alta velocità. Ma perché non fate una gara, considerato che, nel caso in esame, vi è una iniziativa di *project financing* e potrebbero venire dei finanziatori migliori di quelli sui quali adesso si può contare?

PRESIDENTE. Onorevole Duca, voleva aggiungere qualcosa?

EUGENIO DUCA. Sì, signor presidente; in una recente intervista rilasciata da un rappresentante di un ente pubblico sottoposto alla sua vigilanza (l'ENAV), si esprime, tra l'altro, affermazioni molto pesanti, sia su uomini di Governo sia su parlamentari sia sulla Commissione e, so-

prattutto, sull'ente stesso. Si dice, dell'ente, quanto segue. Vi sarebbero capibastone; se si dà l'appalto alla ditta x, i tempi del collaudo sono più veloci; vi sono persone che non lavorano e pretendono la paga; vi sono imprese che praticano prezzi superiori del doppio rispetto a quelli del mercato....

PRESIDENTE. Il ministro ha sicuramente letto l'intervista, onorevole Duca.

EUGENIO DUCA. Siccome l'avrà sicuramente letta e, siccome si apprende anche, da due o tre passi della stessa, che, almeno in un caso, le carte sono state portate alla procura della Repubblica, volevo chiedere se il Ministero ha avviato una procedura d'indagine per sapere se le affermazioni del dottor Varazzani rispondono al vero. Vorrei, altresì, sapere se, in tale ipotesi, il Ministero ha provveduto a portare le carte alla procura della Repubblica.

Leggo che parla di tutti i partiti e di tutti i gruppi ma le posso garantire, signor ministro, che nessun esponente del mio gruppo o del mio partito abbia mai rivolto al dottor Varazzani alcuna richiesta e, quindi, sarebbe bene che non generalizzasse. Ma a parte questo, dando per buone invece le accuse che gli vengono rivolte, vorrei sapere se qualcuno ha proceduto a verificare queste affermazioni perché, se sono vere, spero che qualcuno sia già andato presso la Procura della Repubblica. Se invece non sono vere, bisognerà che il Ministero provveda subito a fare quanto dovuto, cioè che oltre a nominare con urgenza il consiglio di amministrazione, si proceda alla sostituzione di coloro che si permettono di fare vili insinuazioni, ferma restando, ovviamente, la legittimità di eventuali denunce. Salvo quest'ultimo caso, però, il comportamento deve essere di ben altro tipo.

PRESIDENTE. A questo proposito, signor ministro, poiché è in atto una discussione presso la Commissione su una risoluzione che potrebbe o meno essere approvata — oggi o domani mattina — in

attesa dell'audizione della dottor Varazani, prevista per domani pomeriggio, ritengo che la domanda dell'onorevole Duca, nella sua completezza e nella sua articolazione, riguardi un po' tutti i gruppi. Siamo infatti tutti particolarmente interessati alla sua risposta, che senza meno inciderà anche sul tipo di risoluzione che la Commissione si appresta a preparare.

Quindi, se può, la pregherei su questo punto, al di là delle risposte che ha già preparato per gli interventi precedenti e di quelle che potrà fornirci in seguito agli interventi che verranno, di anticiparci la sua valutazione sulla situazione, che ritengo importante per fare chiarezza.

**GIORGIO PASETTO.** Vorrei capire due cose. Innanzitutto, a parte le considerazioni di merito e ogni valutazione di ordine politico, lei è intervenuto in questi giorni anche a proposito delle problema del riassetto del consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato (annunciando ipotesi e via dicendo, ma non intendo entrare nel merito di questo ora) e ciò presuppone una sua incidenza rispetto a tale processo — anzi, ciò è fondato — al di là del merito della questione.

Ora, ci troviamo di fronte a fattispecie identiche — l'ENAV, società per azioni, le Ferrovie dello Stato, società per azioni, entrambe a capitale pubblico — mi domando se i suoi uffici le abbiano mai chiarito che pur essendo il Ministero del tesoro il detentore del pacchetto azionario, per quanto riguarda le politiche strategiche, la fissazione degli obiettivi è in capo — e ciò riguarda tutti i ministeri — ai ministeri di competenza, cioè chi fissa le politiche di settore è il ministero di competenza.

Insomma, per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, al di là dell'opinione indicata, lei esercita una sua funzione. Come mai allora non ha inteso esercitare questa funzione, lo stesso potere di incidenza, che pure ha esercitato e che noi abbiamo condiviso, nel caso dell'ENAV, quando si è proceduto ad una gestione commissariale (ricordo bene che la proposta partì da lei)?

Inoltre, insieme alla domanda già posta dal collega Duca, desidero porle un'altra questione, che non riguarda, per così dire, il fatto specifico ma è parallela ad esso. Come mai, rispetto ad una questione che incide non soltanto sulla moralità pubblica e sul rapporto tra le istituzioni ma anche su un ente che ha passato — e continua a vivere — momenti di fibrillazione, lei si è fatto privare di una funzione che è sua?

Lo ripeto, per quanto riguarda il tesoro, quest'ultimo procede alle nomine e detiene il pacchetto, tutto ciò mediante il decreto che ha fissato in Italia la procedura delle privatizzazioni, la quale prescrive esattamente questo. In realtà, però, lei — o meglio, il suo ministero — si è fatto sottrarre proprio questo tipo di competenza.

**PRESIDENTE.** Grazie, onorevole Pasetto. Procediamo ora con le risposte del ministro agli interventi effettuati in luglio, dopodiché vi sarà la possibilità di svolgere ulteriori, eventuali interventi.

**GIORGIO PASETTO.** Signor presidente, lei è sempre corretto quando presiede. Ha proposto, a fronte di una questione emergente, una breve sospensione — non dico dell'audizione ma della discussione — al fine di estrapolare il problema. Vorrei però che ciò non portasse ad annullare completamente....

**PRESIDENTE.** Non annulliamo nulla, ma se vi sono dei colleghi che hanno chiesto di intervenire su questo punto ho semplicemente suggerito di farlo più tardi. Il gruppo dei DS su questo punto è già intervenuto.

**FRANCO RAFFALDINI.** Signor presidente, vorrei intervenire sull'ordine dei lavori. Visto che da molto tempo sentiamo l'esigenza di parlare con il ministro e oggi è stata fissata l'audizione, fermo restando che poi il ministro potrà rispondere ai punti che ritiene opportuno svolgere, non dovremmo cambiare l'ordine dei lavori in corso d'opera e concentrarlo solo sulla questione ENAV, poiché proprio in queste

ore — entro domani alle ore 18.00 — scadono i termini per gli emendamenti della finanziaria e ognuno di noi ha anche delle domande, non solo delle obiezioni, da porre.

PRESIDENTE. Mi sembrava utile che il ministro, in pochi minuti, rispondesse ad un evento che conosciamo tutti.

FRANCO RAFFALDINI. Ho l'impressione che dopo di ciò non lo rivedremo più!

PRESIDENTE. Il ministro darà la sua opinione riguardo a questo punto, dopodiché continuerà a parlare del Libro Bianco, così come abbiamo determinato.

FRANCO RAFFALDINI. Signor presidente, desidero non solo porre delle domande al ministro ma anche intervenire nella discussione!

PRESIDENTE. Diamo la possibilità al ministro di fornirci un aggiornamento su questo problema che ritengo interessi tutti e che in più di un'occasione è stato richiesto (qualcuno ha anche richiesto l'intervento del ministro Tremonti riguardo allo stesso problema).

Ritengo utile, per il lavoro della Commissione, conoscere il parere del ministro sull'intervista del dottor Varazzani su *La Repubblica* di domenica scorsa. Su questo punto suggerisco di acquisire la valutazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dopodiché proseguiamo sul tema che è all'ordine del giorno, cioè il Libro Bianco. Ovviamente, come ricordava il ministro, dovremo poi anche parlare della finanziaria e delle scadenze di domani concernenti la presentazione degli emendamenti (domani alle ore 18.00).

La Commissione è molto interessata, anche in vista del termine di scadenza per la discussione della risoluzione, ad acquisire la sua opinione riguardo al problema. Lei può darci una sua valutazione dei fatti, dopodiché proseguiamo i lavori secondo l'iter stabilito. Do ora la parola al ministro su questo argomento.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ritengo che l'onorevole Pasetto abbia perfettamente ragione quando si parla di società vigilate, del tipo di quelle che abbiamo noi in quanto dicastero, cioè Ferrovie ed ENAV. Il discorso è diverso per ENAC e ANAS che dipendono completamente da noi anche se ricordo che, specie con riferimento a quest'ultima — che ora è una Spa — il Tesoro intendeva, anche in quel caso, « far scippare » certe competenze, mentre io ho cercato di bloccare tale tentativo mediante alcune direttive del Presidente del Consiglio, che dovrebbero peraltro essere firmate a giorni. In realtà, il rapporto tra vigilante ed azionista è un problema in essere delicatissimo.

Devo ammettere che ho fatto presente questa situazione diverse volte nell'ambito del Consiglio dei ministri anche se, purtroppo, non mi è stata data soddisfazione in questo senso, tant'è vero che — esempio lampante ne è l'ENAV — mi sono trovato di fronte al fatto compiuto di vedere nominato un commissario come amministratore unico da parte del ministro dell'economia. Di fronte a cose di questo genere, più che rivolgermi a chi di dovere per presentare le mie rimozioni, dovute al fatto che quando il ministro svolge anche la funzione di vigilante, deve poi rispondere di persone di cui magari non conosce la competenza o la provenienza, altro non potevo fare.

Ho dato l'esempio — lo dico sinceramente, tanto non c'è nulla da nascondere — di come si ristruttura un'azienda come l'ANAS, che si trovava nelle condizioni che tutti conoscete. Ho creduto di collocare una persona competente, in grado di sovvertire la situazione. Credo che l'esempio abbia dato dei buoni frutti, che sono sotto gli occhi di tutti. Mi sarei comportato nello stesso modo riguardo l'ENAV, le ferrovie e per tutto ciò che riguarda le mie competenze di vigilanza. Purtroppo, non mi è stata lasciata la possibilità di ripetere ciò che avevo fatto con l'ANAS; me ne si chiede la ragione, ma credo di avere già risposto. Sono abituato ad assumermi le

responsabilità quando le questioni dipendono integralmente da me, non in caso contrario.

Rispondo al quesito che mi è stato rivolto sulle dichiarazioni rilasciate dal dottor Varazzani, a proposito dei problemi interni dell'ENAV; non posso assumermi le responsabilità di quanto affermato da una persona di cui non conoscevo le caratteristiche ed il profilo professionale; in quanto ministro vigilante sull'ENAV, devo preoccuparmi che esso garantisca la sicurezza dei voli e che segua un certo tipo di direttive tecniche che abbiamo fornito, in modo tale che, a seguito della vicenda di Linate, non si riproducano certe sovrapposizioni di competenze.

Riguardo gli aspetti umani delle persone, che tutto sommato sono libere di dichiarare ciò che vogliono, non so cosa dire e non posso entrare nel merito. Mi sarei comportato in un altro modo di fronte ad alcuni problemi. Dal momento che sono state fatte certe affermazioni ho avviato alcune verifiche nel dicastero, per capire se esse sono fondate sulla realtà, in modo tale da assumere provvedimenti nei limiti delle mie competenze: se rispondesero a verità, si tratterebbe di fatti molto pesanti e gravi, in relazione ai quali, ripeto, sarà necessario disporre provvedimenti. Mi auguro che non sia vero, ma si tratta comunque di una situazione da verificare riguardo la quale mi impegnerò. In ogni caso, ENAC ed ENAV saranno sottoposti ad una riorganizzazione, anche a seguito dell'incidente di Linate dello scorso anno; i componenti della Commissione trasporti ne sono a conoscenza, perché il presidente Romani ha promosso una proposta di legge che riguarda i due enti. Lo scorso anno abbiamo cercato immediatamente di avviare la commissione Riggio, che ha cominciato a gettare le basi di tale riorganizzazione, che è stata sottoposta all'attenzione dell'indagine conoscitiva della Commissione.

Il progetto di legge sta ormai cominciando a diventare una realtà: esso prevede una suddivisione di competenze ben precisa, disponendo per il futuro i compiti dell'ENAV, dell'ENAC e quelli del gestore

dell'aeroporto. Questi tre soggetti saranno i futuri responsabili della sicurezza del volo e a terra; in questo senso, abbiamo cercato di lavorare in collegamento con il Parlamento in modo da giungere ad una definizione più rapida possibile, compatibilmente con i tempi che richiedono argomenti così delicati.

Vorrei riprendere gli argomenti che erano stati trattati durante la seduta di mercoledì 17 luglio.

GIORGIO PASETTO. Avevamo detto che avremmo proseguito gli interventi, poiché le questioni oggi sono diverse.

PRESIDENTE. Abbiamo molto tempo a nostra disposizione. Ora il ministro risponderà alle domande che sono state avanzate il 17 luglio. In seguito, se siamo d'accordo, potranno essere poste altri quesiti.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ho aggiornato agli ultimi fatti i quesiti che sono stati posti allora e, in ogni caso, possono essere aggiunte delle integrazioni.

L'onorevole Mazzarello nel suo intervento aveva precisato che il completamento dei lavori della Genova-Ventimiglia era previsto per il 2010: egli ha perfettamente ragione e non si tratta di disinformazione di un sottosegretario del mio ministero ma, purtroppo, di un dato reale. L'itinerario progettuale era fissato dalle Ferrovie dello Stato al 2010. Dopo una serie di rivisitazioni sostanziali dell'intero itinerario progettuale, che ho compiuto personalmente con le ferrovie, sarà possibile anticipare la conclusione dei lavori alla fine del 2006 e, al massimo, nel 2007. Ho parlato con il presidente Cimoli e con Moretti e mi hanno confermato che questo tipo di itinerario è percorribile.

In merito alla linea ad alta velocità Genova-Milano, mi meraviglio che l'onorevole Mazzarello chieda notizie su un'opera che il passato regime aveva sostanzialmente bloccato...

EUGENIO DUCA. Il fascismo ?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Mi scusi, il passato Governo aveva sostanzialmente bloccato, invalidando l'intero rapporto contrattuale e, contestualmente, anche azzerando le risorse previste per questa realizzazione. Onorevole Mazzarello, come lei sa, la delibera CIPE del 21 dicembre dello scorso anno ripristina il quadro economico per realizzare questo asse, ed il disegno di legge collegato, ultimamente approvato dal Parlamento, ha ripristinato formalmente lo strumento contrattuale.

Ritengo opportuno fare ulteriori due precisazioni: l'onorevole Mazzarello ritiene non attuale quanto da me detto in merito alla scadenza del 2015, che vede completamente satura l'offerta di trasporto ferroviario lungo l'intero arco alpino nel nostro paese. Non assumere subito iniziative concrete riguardo tale scadenza — che è patologica — significa incrinare in modo sostanziale la crescita del nostro paese nell'ambito dell'Europa.

Per quanto concerne la *security* dei nostri impianti portuali, posso assicurare in questa sede che, attraverso il dipartimento competente del mio dicastero ed un sistematico confronto con tutte le autorità portuali, stiamo identificando le procedure capaci di mantenere inalterati i livelli competitivi del nostro sistema portuale.

L'onorevole Susini ritiene che gli atti del Governo non rispettino l'obiettivo portante del Libro bianco, basato sul riequilibrio delle varie modalità del trasporto; addirittura le scelte compiute finora con la cosiddetta legge obiettivo, secondo l'onorevole Susini, fanno compiere un passo indietro rispetto all'equilibrio ipotizzato dal Piano generale dei trasporti, riportando sulla strada quote di traffico.

In realtà, se si guarda attentamente la delibera del CIPE del dicembre dell'anno scorso, si scopre chiaramente che le risorse previste per la modalità ferroviaria e per quella relativa al sistema dei trasporti su guida vincolata (le metropolitane) sono superiori a quelle destinate alla rete stradale. Non è a mio avviso un problema di risorse; ritengo che il riequilibrio modale non debba avvenire penalizzando una mo-

dalità di trasporto a vantaggio di un'altra. Se così fosse, cioè se dessimo adito a questa penalizzazione di una modalità rispetto ad un'altra, otterremmo solo un risultato trasportistico e contemporaneamente un danno economico per il paese. Il riequilibrio, a mio avviso, lo si ottiene rendendo efficienti tutte le modalità di trasporto, consentendo alle stesse di interagire funzionalmente attraverso i punti intermodali del paese, cioè tra i porti, gli aeroporti e gli interporti.

Mi dispiace che l'onorevole Susini ritenga che questo Governo abbia fatto poco in merito al trasporto marittimo. Il lavoro svolto sulle autostrade del mare e l'attenzione riposta sulla flotta italiana da questo Governo, penso testimonino non solo il convincimento della rilevanza del trasporto marittimo per l'assetto economico del paese ma addirittura la necessità di garantire quegli sgravi contributivi che consentono alla flotta italiana di mantenere un'adeguata soglia di competitività. Ritornerò su questo aspetto perché è stato effettivamente affermato dall'onorevole Duca che dal 2001 vi è stato un abbattimento del potenziamento della flotta italiana.

A mio avviso vi sono effettivamente stati sei anni di crescita costante della flotta e nel 2001 si è registrata invece una flessione. Non credo che questo Governo abbia fatto in tempo ad incidere su un processo di questo tipo. Nel 2001 questa diminuzione era già avviata; è una tendenza che si è verificata per tutta una serie di motivi che non credo dipendano dalla politica trasportistica di questo Governo. Credo che, vista questa tendenza, si analizzeranno tutti gli aspetti per poter invertirla. Quindi da parte nostra vi è la massima attenzione a ciò, sono aspetti che non stiamo trascurando.

È utile comunque anche ricordare che gli sgravi contributivi agli armatori sono stati riportati all'equa misura dell'80 per cento anche perché il Governo ha condiviso una simile soglia. Lo scorso anno questo valore è stato mantenuto e non è



vero quindi che non abbiamo fatto nulla. E non è neanche vero che non c'era niente nella finanziaria dello scorso anno...

GRAZIANO MAZZARELLO. Nella finanziaria non c'era niente !

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, perché era nel collegato.

EUGENIO DUCA. E nella finanziaria di quest'anno non c'è niente di nuovo !

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Perché lo abbiamo rimesso nel collegato. Ciò perché purtroppo stiamo facendo una lotta con chi poi deve garantire queste risorse all'interno del Governo. Noi, come Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, proponiamo queste misure perché sappiamo che la politica dei trasporti richiede questo tipo di interventi finanziari e queste risorse. Poi, all'atto pratico, è il Consiglio dei ministri, ed in particolare il ministro dell'economia e delle finanze, che evidentemente creano questo tipo di « tappo » che non sempre si riesce ad eliminare. In merito poi all'autonomia finanziaria delle autorità portuali, il DPEF ultimamente approvato affronta tale tematica per la prima volta e penso che nella finanziaria ci sarà quello di cui vi parlavo, cioè il collegato di cui ci stiamo interessando da vicino.

Senza dubbio il ruolo strategico che il nostro paese svolge all'interno del bacino mediterraneo non solo trova nell'organizzazione dell'offerta marittima l'elemento portante per dare concretezza ad ogni processo di integrazione tra il nostro paese e l'intero sistema delle economie internazionali ma costituisce anche una grande occasione per implementare il valore aggiunto generato proprio dagli impianti portuali. Questa rilevanza di ruoli è supportata anche da accordi internazionali ultimamente stipulati con Francia e Spagna. Ricordo che il vertice di Livorno, alla presenza del Presidente della Repubblica e con la partecipazione di Francia e Italia,

aveva ad oggetto il coordinamento di queste autostrade del mare che non decolleranno mai se i porti non sono potenziati e non sono collegati alle strutture ferroviarie e autostradali. Sono cose che stiamo seguendo da vicino perché, a differenza di quanto affermato prima dall'onorevole Duca, stiamo investendo sui porti. Abbiamo previsto finanziamenti per il porto di Civitavecchia, per il porto di Porto Torres in Sardegna e lunedì prossimo vi sarà un altro finanziamento di notevole entità per il porto di Livorno.

Stiamo seguendo passo dopo passo quanto ci siamo proposti nel programma di infrastrutturazione portuale. Ovviamente poi, stiamo parallelamente portando avanti con Autostrade, Anas e Ferrovie tutto quanto necessario per i collegamenti tra i porti e le infrastrutture: senza questi collegamenti le autostrade del mare non potranno mai decollare. Inoltre ci siamo fatti portatori dell'esigenza di coordinamento nel bacino mediterraneo e di tutti quelli che vogliono vivere questo progetto dell'autostrada del mare; ultimamente anche la Grecia ed il Portogallo hanno chiesto di entrare nel gruppo di lavoro che stiamo portando avanti da un anno. Credo che si stia lavorando con una certa lungimiranza anche sugli aspetti relativi alle autostrade del mare.

Per quanto concerne infine i programmi delle Ferrovie voglio ricordare che il piano degli investimenti prioritari è stato approvato dal CIPE solo lo scorso 30 settembre. Ciò perché il mio dicastero all'interno del piano non aveva riscontrato la presenza di una serie di opere approvate dal CIPE nella delibera del 31 dicembre dello scorso anno. Quindi per la terza volta il piano è stato trasmesso al CIPE, è stato rimandato indietro due volte, e la terza volta, con un nostro forte intervento sulle Ferrovie, si è riusciti a « rimetterlo in sesto » e ad approvarlo il 30 settembre scorso. Oggi finalmente, dopo un capillare lavoro ed un confronto sistematico con le regioni, soprattutto del Mezzogiorno, questo piano è coerente alla citata delibera del CIPE.

Condivido le affermazioni svolte dall'onorevole Illy nella scorsa audizione, in merito alla presenza di veri punti critici nelle relazioni nord-sud, tra il nostro paese e l'Europa centrale. Questi punti critici sono causati proprio da un ritardo negli investimenti lungo l'asse nord sud all'interno della Austria. Di ciò abbiamo discusso ultimamente con il ministro austriaco a Lussemburgo, e ne ripareremo l'11 novembre a Vienna. Tutto ciò nell'ambito di un pacchetto generale in cui sono presenti il problema degli ecopunti, il problema del traforo del Brennero ed il problema dell'asse nord-sud. Quest'ultimo per noi è rappresentato dal traforo del Brennero che non deve subire assolutamente penalizzazioni dall'asse austriaco est-ovest che loro vorrebbero privilegiare rispetto all'asse nord-sud. Questo è un punto fondamentale sul quale stiamo lavorando. Ovviamente, come vi dicevo prima, fa tutto parte di un pacchetto di temi in cui sono presenti anche gli ecopunti che, come saprete, ho cercato di bloccare sia come istituzione sia come proroga entro il 2003. Ho chiesto al ministro austriaco, e credo di averlo ottenuto (l'11 novembre firmeremo un accordo in tal senso), che dopo il 2003 non si parli più di ecopunti e quindi di proroga.

Si parlerà di un sistema transitorio che i nostri autotrasportatori dovranno ancora subire fintanto che non saranno pronte le normative europee che riguardano il transito attraverso i valichi alpini e anche pirenaici. Questo delle barriere fisiche è, infatti, per i Pirenei e le Alpi, un problema comune che in qualche modo va regolamentato. Ho cercato di trasferire a livello europeo questo rapporto bilaterale con l'Austria; era un problema che non aveva assolutamente sbocchi perché l'Austria si attestava sulla volontà di mantenere gli ecopunti, cosa che noi non accettavamo. Ho tentato di portare questo tema in un ambito europeo per trasformarlo in un problema europeo e decongestionare il tema in sé.

Credo che abbiamo raggiunto il nostro obiettivo e nello stesso tempo abbiamo ottenuto da parte della Austria un impe-

gno a ridare priorità all'asse nord-sud rispetto a quell'asse est-ovest che loro volevano privilegiare. Infatti si propongono di potenziare il loro asse est-ovest (Strasburgo Vienna Budapest) in vista dell'apertura ai paesi dell'Est.

Invece, il nostro asse è il corridoio n. 5, ovvero il tratto Torino-Milano-Trieste-Lubiana e Lubiana-Budapest; quindi, si congiunge con il corridoio delle Alpi. Ho cercato di portare tale questione in ambito europeo, con forte appoggio anche da parte della Germania e della Grecia, paesi che ci stanno aiutando molto. Invero, ho chiesto che la Germania e la Grecia siano presenti a Vienna l'11 novembre, in maniera tale che ci coprano, almeno sotto tale aspetto (in effetti, molto importante). Un'altra iniziativa che abbiamo in corso è il tentativo di coinvolgere la Germania nel traforo del Brennero perché si tratta di un paese che sicuramente avrà dei benefici, una volta compiuta l'opera e realizzata la lunga galleria ed il lungo corridoio nel sud. Pertanto, siccome la Germania avrà dei « ritorni », vorremmo partecipasse anche al finanziamento della realizzazione dell'opera. Questa è, dunque, un'altra operazione che stiamo cercando di portare avanti; ma vi è tutto un pacchetto di attività in fermento tra Austria, Germania e Grecia; tra l'altro, un aspetto molto interessante è costituito dal fatto che la Grecia, nel primo semestre del 2003, presiederà il Consiglio dei ministri dell'Unione europea; ciò è molto importante soprattutto perché l'Italia presiederà il Consiglio nel secondo semestre. Quindi, se realizziamo un buon accordo con la Grecia su tali temi, avremo, poi, un anno di tempo per discuterne e per portare in porto almeno quanto può interessarci dal punto di vista trasportistico e transeuropeo (ormai, infatti, si tratta di problemi transeuropei).

Come dicevo, ho ribadito con il ministro austriaco l'essenzialità dell'asse nord-sud, asse che costituisce un arricchimento sia per il sistema comunitario sia per il collegamento tra Europa settentrionale, meridionale ed euroasiatica. Questa funzione — è stato precisato in questo incon-

tro — è talmente essenziale soprattutto se si tiene conto che l'asse Monaco-Insbruck-Verona rappresenta, oggi, un naturale prolungamento del corridoio n. 8, quello che va da Brindisi a Varna e che ha la testa sul corridoio adriatico. Quindi, il corridoio n. 8, ovvero il tratto est-ovest, che va da Varna a Brindisi-Bari, si « intesta » sul corridoio adriatico; quest'ultimo va verso la Verona-Insbruck-Monaco e, quindi, sarà anch'esso collegato, andandosi ad intersecare anche con il corridoio n. 5. Quindi, è tutto un sistema per il quale noi stiamo seguendo una politica trasportistica, politica di cui taluni lamentano la mancanza. Ci dispiace doverlo dire ma non credo che abbiano ragione quanti dicono che non stiamo facendo una politica trasportistica; come ho ribadito in una serie di osservazioni avanzate sul Libro bianco, condivido anche — d'altra parte, è la posizione del Governo italiano — l'opportunità di diventare artefici di quelle iniziative progettuali che danno sostanza e concretezza all'infrastrutturazione del corridoio n. 5 nel nostro paese. Vi ho già detto, circa tale tratto, che abbiamo messo dei « picchetti » molto importanti; basti ricordare l'avvio della Novara-Torino (un segmento ferroviario del corridoio n. 5) e della Padova-Mestre ferroviaria, che è già in gara (la stanno assegnando). Ricordo, al riguardo, che dette opere costituiscono proprio il corridoio intermodale ferroviario. Infine, gli accordi già raggiunti con la Slovenia e l'Ungheria per la prosecuzione del corridoio n. 5 verso Lubiana e Kiev, prolungamento che renderà più completa l'opera.

In merito al sistema tariffario lungo gli assi autostradali, sicuramente approfondirò tutte le iniziative che consentano una corretta correlazione tra tipologie del veicolo e tariffa. Inoltre, per quanto concerne la *tonnage tax*, anche se nel documento di programmazione economica e finanziaria non si trova traccia, stiamo, tuttavia, verificando se, attraverso il collegamento alla finanziaria per il 2003, attualmente in esame, sia possibile inserire una norma che contempli questa esigenza. Quanto alle domande formulate dall'onorevole Tidei in merito alla soppressione

del servizio di navigazione da parte delle Ferrovie dello Stato, ritengo opportuno chiarire che una simile decisione non incrina minimamente quanto ribadito a pagina 43 del Libro bianco circa la creazione di autostrade del mare. Infatti, la soppressione del servizio navigazione delle Ferrovie dello Stato sicuramente sarà supportata da iniziative private che garantiranno un'offerta efficiente e competitiva.

Per quanto concerne, invece, il tratto Civitavecchia-Cecina, ritengo opportuno ricordare che la scelta del tracciato è all'esame dell'ANAS e, quanto prima, sarà oggetto di una scelta definitiva basata non su prese di posizione precostituite ma su oggettive e misurabili analisi progettuali.

In merito alla riforma del trasporto aereo, penso che il lavoro che il presidente Romani, come stavo dicendo, sta svolgendo all'interno della Commissione non è solo apprezzabile ma risponde ad un'esigenza di coerenza del nuovo assetto che il trasporto aereo sta sempre più acquisendo all'interno del sistema comunitario. La collaborazione sistematica e continua tra quanto fatto dal gruppo di lavoro coordinato dal professore Riggio e quanto prospettato dalla Commissione ritengo, ormai, costituisca non solo un punto di partenza ma un riferimento normativo da portare a compimento tra breve.

Per quanto concerne, infine, l'asse ferroviario Civitavecchia-Capranica-Orte-Falconara devo precisare, visto che mi è stata posta tale questione, che per la Orte-Falconara sono previste apposite risorse nella richiamata delibera del CIPE del 21 Dicembre 2001, in quanto costituisce un asse trasversale tra il corridoio adriatico ed il corridoio polimodale tirrenico.

Per quanto concerne, invece, la Civitavecchia-Capranica-Orte, si sta verificando l'essenzialità dell'opera alla luce del nuovo sviluppo dell'impianto portuale di Civitavecchia di cui l'onorevole Tidei è senza dubbio un artefice. L'onorevole Tidei, però, sa anche che non sono congeniali alla mia persona dichiarazioni propagandistiche in quanto la infrastrutturazione

del paese, come ho ribadito in più sedi, ha dei connotati laici e non è supportata mai da schieramenti preconcepiuti.

Voglio poi ricordare all'onorevole Duca che il 25 luglio 2001 ho sottoposto all'attenzione della VIII Commissione una dettagliata documentazione sulle linee strategiche che il mio dicastero intendeva attuare all'interno di un sistema articolato e complesso quale quello dei trasporti e della logistica. Ritenevo che questa documentazione vi fosse stata trasmessa, anche perché un'apposita riunione fissata per il 25 novembre dello stesso anno presso questa Commissione era stata poi annullata per lavori in aula. Non ritengo, inoltre, si sia sottovalutato il rischio di un processo di marginalizzazione del nostro paese e dei paesi mediterranei. Non lo si è fatto soprattutto se si tiene conto che l'impegno e le azioni svolte per il ripristino degli interventi sul corridoio n. 5 — ovvero l'asse polimodale Torino-Trieste — rappresentano una chiara strategia mirata a dare a tale asse il ruolo di grande sistema capace di garantire una integrazione funzionale tra l'area settentrionale e meridionale dell'Europa.

Ciò, per quanto riguarda le domande poste nella scorso incontro; venendo, invece, alle domande di oggi dell'onorevole Duca, credo che mai alcun dicastero si sia interessato di sicurezza stradale come abbiamo fatto noi quest'anno, malgrado le battute, propagandistiche, circa i 150 chilometri all'ora. Ribadisco una volta per tutte che la mia proposta — che diventerà legge nell'aprile del prossimo anno — si riferisce alle strade a tre corsie, in buone condizioni, anzi nelle condizioni migliori. Perché, all'atto pratico, sappiamo tutti come stanno le cose e lo provano anche le statistiche. Stiamo effettuando da vicino numerose analisi in tal senso e credo che mai nessuno si sia dedicato a compiere simili precisi rilevamenti sulle cause che producono gli incidenti. Abbiamo effettuato un'analisi precisa di tali cause ed abbiamo potuto verificare che il 67 per cento degli incidenti avviene per distra-

zione del conducente. Solo il 9 per cento degli incidenti avviene per superati limiti di velocità.

GIORGIO PASETTO. È un popolo di distratti !

PIETRO LUNARDI, *Ministro dei trasporti e delle infrastrutture*. Purtroppo sì ! Le ultime statistiche ci dicono che il 25-30 per cento degli incidenti mortali avviene per l'uso dei telefonini alla guida. Si tratta di un dato reale, non di presupposizioni !

Per questo motivo, ci si siano affrettati a fare quanto abbiamo ritenuto opportuno, con un decreto-legge che prevede tre o quattro limitazioni, da quelle sull'uso dell'auricolare, all'abbattimento del tasso alcolemico, all'uso dei fari durante il giorno. Vi anticipo anche che con il nuovo codice tale ultimo obbligo sarà esteso anche a tutte le altre strade — comprese quindi le strade urbane — in quanto l'obbligo sulle autostrade e sulle grandi arterie di traffico costituiva semplicemente una verifica del provvedimento. Ci siamo affrettati a mettere in atto tutte queste soluzioni in attesa del nuovo codice della strada, che sarà pronto per aprile del prossimo anno.

Posso riferirvi un dato, che forse non vi impressionerà più di tanto, ma nel solo mese di agosto, cioè nel mese degli esodi — quindi il mese più delicato e più importante sotto questo aspetto — c'è stato un abbattimento delle 16,9 per cento degli incidenti mortali. Questo è un grande risultato, anche se non possiamo compiacerci di ciò fintantoché vi sarà anche solo un morto per le strade !

Dobbiamo cominciare da subito a mettere in atto queste e simili alternative, premurandoci di svolgere analisi corrette, soprattutto riguardo ai motivi per cui avvengono gli incidenti. Fintantoché i giornali scriveranno che gli incidenti autostradali avvengono per l'alta velocità, gli italiani non capiranno mai niente e non faranno mai nulla per correggersi, mentre devono sapere che gli incidenti avvengono per distrazione, per sonnolenza, perché si è bevuto o mangiato troppo prima di guidare.

L'università di Modena ha recentemente condotto uno studio molto interessante, su un campione di mille persone coinvolte in incidenti mortali, verificando che il 35 per cento di queste morti alla guida nel corso di incidenti — specialmente nel venerdì e sabato sera — avevano assunto alcool e droghe. Ho fatto questo esempio solo per dimostrare l'utilità di provvedimenti come quelli presi dal nostro dicastero per fronteggiare il problema degli incidenti. Quindi, si può dire di tutto, tranne che non abbiamo l'attenzione dovuta nei confronti di questo problema!

Per quanto riguarda il problema del cabotaggio marittimo di cui parlava l'onorevole Duca, credo di avere già risposto.

EUGENIO DUCA. Sì, ha risposto, confermando che non c'è niente!

PIETRO LUNARDI, *Ministro dei trasporti e delle infrastrutture*. No, ho risposto dicendo che stiamo lavorando assiduamente sul potenziamento dei porti e sui collegamenti fra questi.

EUGENIO DUCA. Mi scusi, il decreto di distribuzione dei fondi, finora riguarda i fondi attribuiti dalle precedenti leggi! Per quanto riguarda il finanziamento che è stato fatto con il collegato, ancora deve essere fatto il decreto per la suddivisione!

PIETRO LUNARDI, *Ministro dei trasporti e delle infrastrutture*. Insomma, abbiamo intanto portato avanti i finanziamenti, perché potevano essere bloccati. Ci sono delle regioni o degli enti che non hanno capacità di spesa, nel senso cioè che hanno i soldi ma non sanno come spenderli. Noi, ovviamente con vecchi finanziamenti e vecchie leggi, abbiamo ripreso in mano questo denaro e fatto ripartire tutta la macchina, potenziando e finanziando una serie di porti come Porto Torres, Livorno ed altre realtà in Italia.

L'importante, quindi, è che siamo andati avanti e che tali realtà ed altre comincino a potenziarsi. Ci siamo inoltre premurati (con l'ANAS, le Ferrovie e le Autostrade) di creare collegamenti che

sono già in progettazione ed erano già previsti nel rapporto CIPE dell'anno scorso. Non è che non ci stiamo muovendo, ma per fare queste cose non basta un anno, lo sapete anche voi! Per vent'anni non è stato fatto niente e ora pretendete che in un anno si faccia tutto: questo è impossibile!

Lasciateci il tempo di lavorare e fare le cose come si deve, poi vi dimostreremo che le cose si fanno!

Comunque, sul discorso della flotta, lei giustamente ricordava che c'è stata una flessione dopo sei anni di crescita.

EUGENIO DUCA. Secondo le stime, dal 2002 comincia la flessione e nel 2003, se non interviene una politica marittima, corriamo il rischio della scomparsa della flotta, non so se è chiaro!

ANDREA GIBELLI. Signor presidente, intervengo sull'ordine dei lavori, per ricordarle che dovremmo tenere tutti lo stesso comportamento perché ci sono persone, come il sottoscritto ed altri colleghi, che vorrebbero porre delle domande.

PRESIDENTE. Giusto, onorevole Gibelli! Prego il signor ministro di continuare.

PIETRO LUNARDI, *Ministro dei trasporti e delle infrastrutture*. Per rispondere all'onorevole Duca, la flessione è cominciata dal 2001, ma proprio per questo motivo non abbiamo fatto in tempo neppure ad incidere su quest'ultima perché si tratta di processi lunghi.

Lei, inoltre, ricordava che ci sono leggi che aspettano decreti attuativi (mi riferisco, per esempio, alla formazione professionale e via dicendo). Rispondo dicendole che tutte le cose che possiamo mandare avanti, vanno avanti! Di certo non osta a ciò il comportamento di un viceministro che non si integra in un gruppo di lavoro (mi riferisco al fatto che il viceministro a cui lei allude — non tutti e cinque ma uno solo — ha provveduto con un decreto ad annullare un mio decreto). Lei capisce bene che di fronte ad atteggiamenti di questo genere, quando viene a mancare la

fiducia reciproca, non si può lavorare. Quindi, la situazione con il viceministro a cui lei allude non c'entra niente con la situazione poiché tutti gli altri hanno sempre collaborato e lavorato con noi ottimamente, tutti avendo le loro deleghe.

Ricordo, inoltre, che i viceministri ricevono le deleghe dalla Presidenza del Consiglio, non dal ministro. Poiché è stato detto che vi era un problema di deleghe e di contenziosi in corso, vi rispondo che tutto ciò non è vero. Le deleghe le dà il Consiglio dei ministri ai viceministri, però, nel caso in cui un viceministro cerchi di delegittimare un ministro, non credo che egli possa avere posto nell'ambito del ministero.

Lei ha poi ha affermato che la nostra politica dei trasporti è tutta sbagliata. A questo proposito, non le posso neanche rispondere. Lei afferma che si fanno solo gallerie e ponti. Mi dispiace, ma su questo non sono d'accordo. Noi abbiamo una politica dei trasporti ben precisa, ben definita, anzi, rispetto ai precedenti Governi e ai loro rispettivi dicasteri, abbiamo una politica molto precisa, come nel caso dei passaggi transeuropei, con la realizzazione di grandi corridoi, il sistema delle opere correnti (cioè l'impostazione di una infrastrutturazione a rete come quella che stiamo realizzando tra corridoi transeuropei, sistemi secondari stradali, porti, aeroporti, piastre logistiche e via dicendo). Nessuno, in precedenza, ha mai messo in atto nulla di simile. Ritengo quindi che esista una politica ben precisa e sotto gli occhi di tutti.

Per quanto riguarda invece il discorso della circolare, a cui lei ha accennato (cioè del famoso decreto tagliaspese e della circolare che c'è stata a mia insaputa come reazione da parte di un mio direttore generale), si è trattato di un provvedimento che un mio direttore generale, nella sua autonomia, ha reputato opportuno prendere nei confronti delle persone coinvolte nelle fasi di assegnazione o apertura dei lavori. Si è trattato di una sospensione cautelativa — così c'è scritto nella lettera — in attesa di verificare i contenuti e le conseguenze del decreto

tagliaspese, perché se quest'ultimo fosse andato avanti così com'era stato concepito dal tesoro, avrebbe eliminato tutti i residui passivi a disposizione e su cui avevamo fatto conto per finanziare le opere.

Quindi, ritengo che il mio direttore generale abbia agito benissimo e, pur avendo preso questo provvedimento senza chiedermelo, l'ho difeso e sono contento di aver fatto ciò.

Il Presidente del Consiglio mi ha chiesto di ritirare la circolare, per una questione di spirito di corpo; l'ho fatto, chiedendo l'assicurazione di entrare nel merito del cosiddetto decreto taglia spese, eliminando gli articoli 6 e 7 oppure modificandoli, perché non volevo assolutamente perdere i residui passivi degli anni precedenti, anche perché nel piano finanziario e nel programma delle infrastrutture avevamo tenuto conto dei residui passivi, che ammontavano a 11,9 milioni di euro; certamente, ci saranno finanziamenti privati e non, così come dell'Unione europea, ma abbiamo bisogno di tutto. Difenderò ancora con i denti le mie ragioni.

Per quanto riguarda l'autotrasporto, le risorse sono contenute nel decreto fiscale. Sono stati stipulati alcuni accordi e l'ultimo ha definito i contorni del finanziamento all'autotrasporto: bisognava soddisfare circa 20-25 punti, tra cui quello relativo alle risorse, che volevamo fossero previste nel collegato ed invece saranno contenute nel cosiddetto decreto fiscale (su ciò abbiamo ricevuto la garanzia da parte del Consiglio dei ministri).

Riguardo il collegato delle infrastrutture, cioè quello relativo all'attuale legge finanziaria, lo avevamo predisposto articolandolo su sei punti, che riguardavano anche l'autotrasporto; esso è ridotto a tre articoli, ed è già stato presentato al precedente Consiglio dei ministri. Il ministro dell'economia e delle finanze ha chiesto tempo per avviare una verifica e, dunque, dovrò ripresentarlo al prossimo Consiglio dei ministri; esso contiene il famoso 80 per cento per Confitarma, cioè gli sgravi fiscali, alcune risorse destinate alle capitanerie di porto e per il trasporto pubblico urbano. Nel caso in cui si presentassero

altre difficoltà, ricorreremo ad emendamenti al disegno di legge finanziaria. Abbiamo ben presente la questione di Confitarma e conosciamo la tendenza ad andare sotto altre bandiere; tutti gli anni avanziamo una richiesta e ci battiamo, ma abbiamo grandi difficoltà, che sono note. Da parte nostra, ribadisco la massima attenzione.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, ENAC ed ENAV sono in fase di riorganizzazione: l'ENAC verrà riorganizzata in novembre, quando decadranno il presidente, il direttore generale ed il consiglio d'amministrazione (la questione delle nuove assunzioni verrà ripresa in seguito), mentre l'ENAV a partire da gennaio 2003. Nel frattempo, abbiamo cercato di evitare traumi, anche nell'ambito delle risorse umane, perché si tratta di enti che si occupano di questioni molto delicate.

Abbiamo seguito da vicino il tema della sicurezza degli aeroporti e per migliorarla sono state intraprese molte iniziative (sarebbe meglio non viaggiare se la dovessimo mettere in discussione), ad esempio nell'aeroporto di Linate, nonostante le notizie pretestuose che compaiono sui giornali. Come noto, esiste il problema del rapporto tra Malpensa e Linate; la tendenza è di ridurre il traffico di Linate, per potenziare Malpensa e, su questo argomento, è in atto un conflitto tra il sindaco Albertini ed il presidente Formigoni; mi trovo spesso a dover agire da mediatore e, ultimamente, ho proposto un tavolo tecnico presieduto da una persona al di sopra delle parti. Poiché in Italia, in realtà, qualsiasi persona al di sopra delle parti è legata all'ENAC o all'ENAV, ho chiesto di affidare l'incarico ad un presidente straniero, che ci indichi il sistema migliore per far crescere Malpensa senza uccidere Linate, che è un aeroporto straordinario e che sarebbe un peccato perdere.

Malpensa diventerà un grande *hub* se ne sarà capace: esso dispone di un bacino potenziale di 20 milioni di persone. Quando sarà collegato con la Svizzera e con i sistemi ferroviari e stradali attraverso Luino, quando sarà pronto il terzo valico Genova-Novara, con il cosiddetto

corridoio n. 5 che passa vicino, oltre quello di Genova – Domodossola – Rotterdam, diventerà un nodo centrale, ma non a scapito di Linate. In questo senso, c'è molta attenzione; anche in seguito all'incidente del Pirellone, abbiamo approvato normative per il volo privato a Linate, impedendo di volare agli aerei non muniti di *trasponder*.

L'onorevole Duca ha affermato che il nostro ministero non funziona, ma credo che funzioni meglio degli altri e che i risultati si vedano.

L'onorevole Mazzarello ha posto una questione riguardo i nodi autostradali di Bologna, Genova e Mestre. Si tratta di un argomento molto delicato e semplicissimo al contempo. Ultimamente, insieme con il ministro Buttiglione, abbiamo avuto un incontro con il commissario Bolkestein che, purtroppo, segue i problemi relativi alle concessioni.

GRAZIANO MAZZARELLO. Perché purtroppo?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Perché è una persona che non ci ama molto ed ha una posizione molto rigida nei nostri confronti; anche i suoi collaboratori, due italiani, hanno una posizione altrettanto rigida nei riguardi dell'Italia. Ne sono rimasto sorpreso e ritengo che, se trattassero con l'Uganda, si mostrerebbero sicuramente più disponibili.

Con il commissario abbiamo discusso in particolare del nodo di Mestre: gli ho spiegato che il nodo è il punto di incontro di segmenti di autostrade e ferrovie ed avrà un raggio di azione di 20 o 30 chilometri. Se esso è intasato e non funziona perché vi transitano un numero altissimo di veicoli, siamo obbligati a modificarlo, ma chi ha la concessione del nodo, in questo caso le tre autostrade che vi si congiungono, è giusto che la mantengano e affrontino le modifiche che servono per aumentare la capacità del traffico.

Quindi noi sosteniamo che se si fa il passante di Mestre (32 chilometri) all'in-

terno del nodo o si fa la galleria, ebbene, qualsiasi cosa si faccia all'interno del nodo fa sempre parte di una vecchiaia...

GRAZIANO MAZZARELLO. Si fa il passante o la galleria?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Questo è un altro argomento.

GRAZIANO MAZZARELLO. Lo ha detto lei! Lei ha usato la frase: « se si fa il passante [...] o la galleria... »!

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. In seguito lo preciserò meglio. Qualsiasi cosa si faccia all'interno del nodo, passante o galleria (poi chiarirò meglio), fa parte di una concessione delle autostrade che sono già presenti sul nodo. Quindi noi intendiamo, e lo abbiamo detto al commissario europeo Bolkestein, che la concessione non venga messa in gara. Questo è un nostro punto fermo. Se oggi mandassimo in gara europea la concessione del nodo (la concessione è stata data da Prodi alle autostrade nel 1997), seguendo quello che afferma il commissario Bolkestein, la società Autostrade farebbe causa al Governo bloccando di nuovo tutto. Questa è la situazione.

Noi sosteniamo di fronte all'Unione europea che la concessione resti alle autostrade (come ha detto e scritto Prodi nel 1997); diciamo alla Comunità europea che la realizzazione delle opere vada in gara europea ma che la concessione resti alle tre società autostradali. Quindi bisogna scindere la concessione dalla realizzazione, con quest'ultima in gara europea.

Questo argomento si ripropone per il nodo di Bologna ed il nodo di Genova. La tendenza che vi è da parte di qualcuno è di contrattare il nodo di Mestre dicendo: « dateci Mestre poi per Bologna e Genova mandiamo in concessione anche il nodo ». Su questo non sono molto d'accordo, anzi, riterrei opportuno rivolgerci a Prodi affinché ci dia una mano su questo argomento. Perché se facciamo passare Mestre

e poi ci bloccano Bologna e Genova finiamo per trovarci nelle stesse condizioni. Le società autostradali, infatti, che hanno diritto ad avere la concessione sul nodo di Bologna e su quello di Genova ci planteranno una grana e quindi se non ci blocca l'Europa lo faranno le società autostradali. Questa è la condizione in cui ci troviamo.

Il tentativo che sto compiendo è di parlare con il presidente Prodi affinché ci dia una mano su questo aspetto incidendo, se può, sul commissario Bolkestein, e rifacendo, eventualmente, una nuova normativa europea: è inconcepibile che se una delle autostrade ha la concessione di un nodo e si fa qualcosa all'interno di quel nodo, la concessione vada in gara. È concepibile invece che vada in gara una concessione come quella dell'Autobrennero che è un'autostrada la cui concessione scade, se non sbaglio, fra un anno dopodiché andrà in gara europea. Nei casi in cui ci si può adeguare è bene che lo si faccia; non so cosa ne pensiate voi ma nel caso dei nodi siamo assolutamente contrari ad accettare le posizioni della Comunità europea.

Credo di aver chiarito il mio pensiero per quanto riguarda l'ENAV. Per quanto riguarda il consiglio di amministrazione ed il riassetto delle ferrovie farei la stessa cosa che abbiamo fatto con l'ANAS. Bisognerebbe rendere queste entità degli strumenti, delle macchine che producano ciò che serve per il paese, ed anche in fretta. Le ferrovie, come sono organizzate adesso sono quasi un pachiderma, sono abituate alle vecchie logiche, ai vecchi sistemi. Penso che bisognerebbe renderle più snelle in modo tale che producano quanto l'ANAS. Dovrebbe esserci la libertà di poter operare.

GABRIELE ALBONETTI. Mi scusi signor ministro, lei usa il condizionale, ha usato i termini: « farei, bisognerebbe fare ». In realtà che cosa intende fare?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Intendo potenziare le ferrovie, e per questo auspico un chiarimento con il Presidente del Consiglio



dei ministri, chiarimento che ho già chiesto, affinché mi dia i poteri per poter ripetere quanto ho fatto per l'ANAS: potenziare le ferrovie rendendole una macchina che funziona. Adesso per certi aspetti funzionano ma sono una macchina lenta che non risponde sempre alle nostre esigenze a causa della sua struttura (è una *holding*). Credo che RFI, Italfer e TAV debbano essere la stessa cosa. Non devono essere tre entità separate che lavorano ognuna per conto proprio, tante volte senza comunicare. Hanno sì dei punti di comunicazione ma non è un corpo unico che lavora in maniera monolitica. Vorrei che queste tre parti delle ferrovie lavorassero insieme e diventassero come un'altra ANAS. Avremmo così due riferimenti importanti: due macchine che funzionano, che è ciò di cui abbiamo bisogno in questo momento.

La capacità di spesa che dovranno avere le ferrovie nei prossimi anni è quasi raddoppiata rispetto a prima. Questa è la cosa importante. L'ANAS, da un anno a questa parte, ha già aumentato la propria capacità di spesa di circa il 74 per cento. Potete verificare il tipo di gare che ha svolto, la quantità di lavori, eccetera. Vorrei che le ferrovie facessero lo stesso, per il bene del paese! A me personalmente non interessa avere la possibilità di mettere le mani da una parte piuttosto che dall'altra, voglio solo garantire che queste strutture funzionino.

GIORGIO PASETTO. Signor presidente, insieme ad altri colleghi — ma parlo per me — ho chiesto di parlare dal 17 luglio. Siccome abbiamo pochissimi minuti a disposizione, credo che audizioni svolte con queste modalità, per cui i problemi posti oggi ottengono risposta tra quattro mesi (a parte la buona volontà del signor ministro), rischino sostanzialmente di essere sempre fuori dal contesto.

PRESIDENTE. Tenuto conto dei colleghi che ancora intendono intervenire e dello scarso tempo a disposizione, chiedo al ministro la disponibilità per un nuovo incontro da tenersi in data da stabilirsi.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sta bene, signor presidente.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro per la disponibilità ed i colleghi per essere intervenuti.

Il seguito dell'audizione è rinviato ad altra seduta.

**La seduta termina alle 16.55.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa  
il 31 ottobre 2002.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO