

non giustificerebbero il mantenimento di un costo per lo Stato come era in precedenza?

Vorrei, inoltre, sapere, se è già diventata operativa l'Agenzia postale che è stata istituita. Grazie.

MAURO PILI. Entrerò direttamente nella questione che più ci riguarda, che non è quella relativa alla regione Sardegna. Vorrei, infatti, sgombrare il campo da questa lettura, che molto spesso noi stessi diamo, che la questione legata alla vendita della Tirrenia sia un fatto regionale. Si tratta, innanzitutto, di una questione nazionale e, soprattutto, dell'aspetto della legalità, non di legittimità, nella vendita della Tirrenia, che deve essere oggetto di valutazione di questa Commissione. A mio giudizio si sta procedendo ad una vendita illegale della Tirrenia.

Si sono configurate, infatti, alcune condizioni in questo ultimo anno che hanno facilitato il gruppo Cin attraverso un'operazione che ha visto il commissario della Tirrenia D'Andrea vietare alla Sardegna l'utilizzo di una tratta, quella tra Genova e Olbia, che ha generato un aumento del 130 per cento da parte di tutti gli operatori sulle tratte verso la Sardegna.

Questo, ovviamente, ha generato per Moby Lines, Grimaldi, Corsica Sardinia Ferries un gettito di entrate durante la stagione estiva che reputo assolutamente grave perché, di fatto, ha costituito — utilizzo al contrario la parola del ministro — il « malloppo » per pagare una quota dell'acquisto della Tirrenia.

Di fatto, i soggetti privati sono stati facilitati da una gestione dissennata e scorretta del commissario straordinario nella gestione di una nave che, tra l'altro, è stata utilizzata sulla tratta Genova-Porto Torres, dove eventualmente poteva essere attivato un regime di mercato, mentre è stata utilizzata senza alcuna regola.

Credo che sia assolutamente davanti agli occhi di tutti che il Governo disattende sistematicamente gli impegni contenuti nella risoluzione approvata da questa Commissione e nella mozione approvata all'unanimità dal Parlamento, — tutti co-

nosciamo la stima nei confronti del Ministro Romani, ma non è questa in discussione — dal momento che stiamo aspettando da dieci giorni una risposta indispensabile per procedere alla vendita della Tirrenia. Il Parlamento all'unanimità vuole conoscere le tratte, le frequenze, la tariffa e la tipologia delle navi.

Non stiamo parlando, infatti, di tariffe agevolate — anche qui vorrei sgombrare il campo da confusioni — né di tariffe di vantaggio, ma di tariffe di riequilibrio, in modo da metterci nelle condizioni e mettere nelle condizioni il Paese, cioè il sistema-Italia, di rendere tutte le regioni connesse a pari condizioni di tutte le altre regioni europee.

Mi riferisco a un parametro gravissimo: stiamo consegnando a questi signori una compagnia di navigazione che è stata sì, secondo la cifra richiamata dal Ministro Romani, valutata 380,1 milioni di euro, ma è altrettanto vero che questi signori prenderanno nei prossimi cinque anni 576 milioni di euro per gestire le tratte di continuità territoriale dalla Sardegna verso il continente.

Se la continuità territoriale non viene codificata alla compagnia Cin — è grave che non sia stato fatto sino adesso — prima della vendita della Tirrenia, siamo di fronte a una truffa. Lo affermo in maniera molto chiara perché significa che questo denaro pubblico andrà in mano di privati, che non garantiranno la logica che il diritto costituzionale alla mobilità e quello comunitario hanno sancito di poter rendere il servizio di pubblica utilità un elemento caratterizzante del sistema europeo.

In questa direzione va bloccata qualsiasi attività da qui al 22 luglio se questa Commissione è stata indicata dalla Camera all'unanimità come quella che deve occuparsi della convenzione di continuità. Siccome, inoltre, questa convenzione pare essere segreta, vorrei fornire alcuni dati dal momento che sono in possesso di un'ipotesi di convenzione. Da questo schema in possesso del Governo e delle compagnie risulterebbe, infatti, che i sardi pagherebbero molto di più di quanto non pagano i

non residenti, laddove invece la Camera all'unanimità si è pronunciata per una tariffa unica residenti/ non residenti. Non è pensabile che il cittadino di Roma che va a Milano con la Freccia Rossa paghi 50 euro e il cittadino di Milano che va a Roma e paga lo stesso, ma debba essere, invece, condizionato diversamente per attraversare il mare quando secondo una norma comunitaria il costo ferroviario chilometrico deve essere attuato nel regime di continuità territoriale, marittima e aerea.

Il mio invito al ministro, quindi, è di dirimere la questione della competenza sulla vendita con il collega Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e, conseguentemente, e conseguentemente su questo altro aspetto delicatissimo, perché la continuità territoriale, nel pacchetto di vendita della Tirrenia, è la parte più rilevante.

Dare alla Cin 576 milioni di euro senza codifiche, in base anche ai criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico approvati dal CIPE quattro anni fa, significa fare un regalo di Stato a dei signori che, certamente, in questo ultimo anno, ma anche precedentemente, non si sono comportati secondo la condizione minima di rispetto del diritto alla mobilità. Hanno, piuttosto, ricattato la Sardegna in un periodo assolutamente delicato come quello della stagione estiva proponendo un incremento del 130 per cento, indebito per il quale l'*Authority* ha già avviato una procedura di infrazione. Crediamo, l'ho detto a qualche collega, ci sia stato palesemente un cartello neanche troppo segreto che ha condizionato reazioni difficilmente sostenibili sul piano economico. È chiaro, infatti, che il progetto della regione Sardegna non potrà andare oltre settembre perché tutti comprendono che è difficile sostenere un onere di quella portata, ma è altrettanto vero che non è accettabile che il Governo e lo Stato si lavino le mani di una questione fondamentale che vale 576 milioni di euro.

MARIO TULLO. Innanzitutto, vorrei ringraziare il Ministro Romani perché ho apprezzato quanto si sia speso per il ritiro

del piano di Fincantieri, che aveva creato molti problemi.

Questa è l'ultima di tre audizioni, che si sono susseguite una all'altra, in cui questi temi si sono sovrapposti e intrecciati, che hanno avuto come protagonisti l'amministratore delegato Bono, il Ministro Matteoli e lei oggi. Le chiediamo di continuare con attenzione. Servirebbe un piano perché la cantieristica vive ancora problemi e noi abbiamo incertezze, dovute talvolta anche alle affermazioni di alcuni ministri. Penso al recente intervento del Ministro La Russa sul programma del FREMM, la multiruolo che lei aveva annunciato, che però non risulta ancora appaltata.

Vi sono prodotti che la Protezione civile ci chiede di realizzare in un momento come questo e forse bisognerebbe provare a partire anche da proposte che questa Commissione ha iniziato a discutere, come l'esercizio delle navi per il recupero di idrocarburi in mare. Riteniamo, infatti, che nel 2014 possa esserci la ripresa del mercato delle costruzioni. Benché oggi io non sia qui per dare giudizi su come si è proceduto alla privatizzazione di Tirrenia — l'abbiamo già fatto in altre occasioni e — sottoscrivo totalmente l'intervento del collega Pili. Questi signori si troveranno tra le mani una straordinaria opportunità e credo che il Governo possa avere un'interlocuzione perché saranno costretti a rimodernare le navi. Molte, infatti, non sono in regola e Cin dovrà assumere anche questo ruolo: lavoriamo, lavorate perché possa, ad esempio, trovare un'interlocuzione con Fincantieri per dare un po' di respiro e possibilità di lavoro nei prossimi anni alla cantieristica.

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

PAOLO ROMANI, *Ministro dello sviluppo economico*. Vi chiedo scusa, ma avevo intuito che oggi in questa Commissione fosse mio dovere condividere con voi la relazione anche per quanto riguarda le comunicazioni e la risposta Tirrenia, ma come ben sapete, non mi sottraggo a nulla

e raccolgo la provocazione dell'onorevole Meta partendo proprio da lui.

Lo ringrazio dell'accreditarmi un ruolo nell'Esecutivo superiore, a mio avviso, a quello che modestamente penso di avere. Parto da Fincantieri visto che su questo punto sicuramente la competenza è del nostro ministero.

Il presidente Meta sa bene che, avendo presieduto per cinque anni la Commissione Trasporti, so esattamente dove si fermano i trasporti e dove cominciano le infrastrutture. Fincantieri è un'infrastruttura, Tirrenia purtroppo mi riguarda per un pezzetto molto limitato e tutte le problematiche che sono state esposte in questa sede non riguardano direttamente me, ma il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per cui non vorrei sovrappormi alle risposte che il Ministro Matteoli probabilmente in questa sede ha dato o deve ancora dare.

Sono effettivamente intervenuto con decisione rispetto al piano di ristrutturazione esposto dall'amministratore delegato Bono ai sindacati, che ha creato una reazione da parte dei sindacati e dei lavoratori su un meccanismo che non contemplava in quella sede l'ufficializzazione di un nuovo piano industriale che prevedeva esuberi per 2.551 lavoratori.

Quando l'amministratore delegato Bono ha proposto ai sindacati questo piano, il Governo ha ritenuto opportuno, e rientrava a mio avviso nelle competenze del ministero, dirgli che mancavano le condizioni per il modo o per il percorso che abbiamo intravisto nella sua esposizione.

Abbiamo tante eccellenze industriali e il Governo ritiene che l'eccellenza della cantieristica sia uno dei pilastri fondamentali del nostro sistema industriale. Quando ho chiesto ad alcuni armatori italiani, che purtroppo non abitano in Italia, ma che sono italianissimi, cosa pensassero dell'eccellenza cantieristica italiana e che prezzi avesse, la risposta è stata largamente positiva: abbiamo un'eccellenza nella cantieristica e prezzi competitivi. Questo mi ha rassicurato.

Abbiamo un problema: voi sapete che in Francia e Germania c'è un unico grande cantiere, mentre noi ne abbiamo otto. La suddivisione, pur nell'eccellenza, di ciò che produciamo e progettiamo e anche nell'eccellenza della competitività in termini economici purtroppo si suddivide in un numero eccessivo di scali, ma questo può anche non essere un problema.

Come si è mosso il Governo immediatamente dopo il blocco di quel piano industriale? Innanzitutto, ha coinvolto le due regioni in cui il modello sembrava avere un problema di crisi maggiore che non Liguria e Campania. Era già in fase di studio un accordo di programma che riguarda quello che a Genova si chiama « ribaltamento a mare » della cantieristica — l'onorevole Biasotti sa bene di cosa parlo — e posso annunciarvi che entro luglio firmeremo l'accordo di programma che riguarda il ribaltamento a mare della cantieristica, un collegamento verso l'*off-shore* delle petroliere dell'ENI con investimenti di 50 milioni di euro, una partecipazione della regione Liguria a questo piano e la condivisione con il ministero, che complessivamente portano a un investimento di 250 milioni di euro, e questo tende anche a risolvere il problema al sindaco Vincenzi sulla viabilità cittadina.

Si tratta, quindi, di una rivoluzione complessiva del sistema industriale genovese, che implica anche degli effetti largamente positivi per la città di Genova. Questo vale, però, se fatto in vigenza di costruzione. Il piano di Bono prevedeva che ne rimanessero 100 attivi, mentre noi abbiamo chiesto che Genova continuasse a costruire.

Castellammare di Stabia rappresenta l'altro punto di crisi. Lì il problema, per certi versi, è molto più complesso. Ho assicurato e mi sono assicurato che tutte le rivoluzioni, le conversioni di carattere industriale possano avvenire — e, se condivise, a maggior ragione — se nel frattempo si continua a lavorare. Non si possono lasciare gli scavi senza costruzioni.

A Napoli erano previsti de pattugliatori, seguirà una nave al plasma. Non si tratta

di ciò di cui parlava lei, onorevole Tullo, ma della raccolta di rifiuti. Esiste la possibilità di altre costruzioni, ci sono offerte di altri armatori anche italiani per piattaforme più povere e che noi italiani potremmo anche costruire, ma a prezzi competitivi, quindi sopportando un onere per l'azienda, in questo caso Fincantieri, maggiori di quelli tollerabili in un momento di crisi.

Tuttavia, si tratta pur sempre di una grande azienda come Fincantieri, che ancora nel 2010 fattura complessivamente 3 miliardi 200 milioni di euro, mantenendo un organico di circa 10.000 persone, che però ha al proprio intorno altre 30.000 persone di indotto all'interno del quale Castellammare impiega 649 persone. L'indotto di Castellammare è, però più del doppio, come eccellenze di piccole officine meccaniche che possono rifornire altri scali in giro per l'Italia. Abbiamo, dunque, tanti punti di eccellenza: si tratta di coordinarli e di organizzarli al meglio.

Abbiamo cercato di assicurare che gli *slot*, che nei cantieri tedeschi sono tutti pieni fino al 2016, fossero riempiti anche nella Fincantieri italiana e potessero partecipare all'accordo di questi *slot* tutte le società armatrici, tra cui ad esempio, MSC, che fino a ieri costruiva in Francia.

Nelle grandi navi da crociera da 130-140.000 tonnellate, infatti, la piattaforma è la parte per certi versi più povera, dal momento che la ricchezza di quella costruzione, che costituisce i due terzi del costo — attiene a ciò che ci si mette dentro, che non è di pertinenza diretta dei cantieri, ma del *made in Italy* che vi ruota intorno. È obbligatorio, quindi, non solo un processo industriale che privilegi la cantieristica, ma che privilegi il modello italiano di piccole e medie aziende. Andando a costruire in Francia, infatti, MSC aveva tutto il *made in Italy* che si trasferiva lì: è assurdo immaginare che questo non possa avvenire nel nostro Paese.

Il processo di riconversione di Fincantieri, però, deve avere un punto di coordinamento. Ecco perché ho chiesto a Fintecna, azionista di Fincantieri, di attivarsi per un accordo di *advisor* con Roland

Berger, che prima dell'estate produrrà un piano industriale. Non esiste, infatti, un piano di strategia industriale che sia compatibile con le cose che vi sto riportando.

Abbiamo sicuramente l'impressione che il punto di crisi sia stato altissimo, un meno 85 per cento degli ordini, una crisi della cantieristica internazionale. È pur vero che in Corea e in Cina producono a costi per noi inimmaginabili in termini di competizione internazionale. Il costo dell'operaio medio sudcoreano e cinese è per noi inavvicinabile. Eppure, l'eccellenza italiana è significativa non solo nel campo civile, ma anche in quello militare.

Nonostante il rallentamento degli investimenti — lei ha citato prima le FREMM, sabato ne variamo una e sarà un'occasione anche di benvenuto — lei saprà che circa un miliardo delle risorse del Ministero dello sviluppo economico sono dedicate agli investimenti in campo militare, e non solo ovviamente, per navi, per mezzi dell'aeronautica e per le tecnologie più avanzate.

Sulla nave multiruolo ho annunciato recentemente un iniziale investimento di 18 milioni di euro che diventerà decennale. È una nave multiruolo per Protezione civile, nel senso che ha anche una funzione militare quindi è di particolare accuratezza. Tenete conto che, ad esempio, se MSC, come mi auguro, insieme a Royal Caribbean e a Costa e Carnival mantenesse la presenza nei cantieri italiani, come può, ogni grande nave da crociera ha un valore complessivo di circa 500 milioni, per cui le quattro navi che, eventualmente, MSC potrebbe costruire in Italia da sole rappresenterebbero quasi l'80 per cento del fatturato di un anno di Fincantieri trattandosi complessivamente 2 miliardi di euro.

Abbiamo, quindi, un processo industriale importante. Il Governo, come potete apprezzare dalle cose che vi sto dicendo, è molto presente sull'argomento. È una questione alla quale tengo particolarmente, inoltre, in ragione di una vecchia origine nautica, quindi ne parlo anche con un minimo di competenza ed è un argomento che ho particolarmente a cuore

anche perché il Governo si è impegnato personalmente, nella persona del suo ministro, anche di fronte ai lavoratori per mantenere un impegno preciso su questo punto.

LUDOVICO VICO. Ministro, sarebbe bene che anche Bono sapesse queste cose.

PAOLO ROMANI, *Ministro dello sviluppo economico*. Le sa.

LUDOVICO VICO. Non le ha dette, però, ieri. Glielo dico solo per informarla.

PAOLO ROMANI, *Ministro dello sviluppo economico*. Può darsi che la riservatezza di azienda che lo contraddistingue gli abbia impedito di parlare con maggiore chiarezza, ma non penso di aver detto cose che violano la riservatezza della strategia aziendale.

Per quanto riguarda le privatizzazioni, è vero quello che lei dice, onorevole Meta, ma le leggo il testo del decreto-legge in discussione: « Entro il 31 dicembre 2013 — questa è la modifica approvata, adesso il Senato ha votato anche la fiducia — il Ministero dell'economia e della finanza, previo parere del Comitato di consulenza globale e di garanzia per le privatizzazioni, approva, su conforme deliberazione del Consiglio dei ministri uno o più programmi per la dismissione di partecipazioni azionarie dello Stato e di enti pubblici non territoriali. I programmi di dismissione dopo l'approvazione sono immediatamente trasmessi al Parlamento. Le modalità di alienazione sono stabilite con uno o più decreti del Ministero dell'economia, nel rispetto dei principi di trasparenza e di non discriminazione. Il Ministro dell'economia riferisce al Parlamento entro il 30 giugno di ogni anno sullo stato di attuazione del piano ». È una possibilità e mi sembrava importante sottolinearlo.

Onorevole Gentiloni, scommetto con te che Mediaset non prenderà il canale 58.

Per quanto riguarda gli 800 milioni iniziali che sono divenuti successivamente 100, chiariamoci una volta per tutte: i

circa 400 milioni di euro di cui parlavo, come ha detto giustamente Paolo Gentiloni, erano stati assegnati anche dal precedente Governo a Infratel perché chiudesse il problema del divario digitale. Infratel ha lavorato bene, ha fatto la chiusura di una parte del divario digitale che ha portato da 7,8 milioni i cittadini italiani, quali erano nel 2009 in divario digitale, a circa 4,5 milioni di oggi, quindi ha proceduto alla chiusura di circa — lo sta raggiungendo in queste settimane — il 50 per cento del *digital divide*.

Come ho cercato di spiegare, è ovvio che l'evoluzione è molto rapida, e quindi, siccome le aree a fallimento di mercato non sono così facilmente identificabili e mutano a seconda anche dell'abitudine, del consumo e del *device* elettronico da parte dei cittadini italiani, è immaginabile, ma è già successo, che le aree considerate a divario digitale non lo siano più, e quindi ci sia qualcuno che fa un'offerta di connessione in rete che prima non c'era e che si chiuda in quella zona il problema del divario digitale.

Nel PNR è scritto che c'è una disponibilità fino a 370 milioni da destinare al potenziamento dell'accesso in rete, in più oltre ai 400 milioni già in cassa, e che noi, però, abbiamo definito come immediatamente disponibili i 100 milioni più la possibilità della Cassa depositi e prestiti a partecipare alla definizione delle infrastrutture.

Stiamo tendenzialmente aspettando, innanzitutto, perché i soldi che sono in cassa non sono stati ancora complessivamente spesi, quindi non ho bisogno di mettere 100 milioni subito a disposizione di Infratel, che ha ancora in cassa soldi. È inutile, quindi, che addirittura faccia anticipazioni rispetto a una non necessità di cassa.

In secondo luogo, e cerco di rispondere alla seconda domanda di Gentiloni, sarà stato anche lungo il passaggio tra la firma del *memorandum* del 22 novembre e oggi, ma non è semplicissimo mettere insieme venti aziende, di cui quattro maggiori, nella differenza che c'è tra il *jeeb on* e il

peer-to-peer, due tecnologie tendenzialmente non coincidenti, anzi sicuramente in opposizione.

Tuttavia, lavorando sull'infrastruttura di rete stiamo cercando di superare comunque la difficoltà e, in nome del principio della sussidiarietà — posso parlarvene per ore, ma vi risparmierei i particolari — per cui non possiamo dare aiuti di Stato laddove c'è già un regime di concorrenza tra gli operatori in base alla normativa europea, riteniamo che entro luglio si possa giungere alla conclusione.

Riteniamo che lo Stato debba fare la sua parte, ma in questo caso sarà la cassa depositi e prestiti a fare per lo più la sua parte, immaginando e verificando soprattutto che l'ex *incumbent* svolga fino in fondo un ruolo di ex *incumbent* — al di là delle polemiche, che sono state chiuse, suscitate dall'articolo di Bernabè.

Di reti in Italia ce ne sarà una, non potranno essercene mille. Una era, una è e una sarà. Il problema è anche il combinato disposto tra il Governo, che fa strategie industriali, gli operatori, che vi partecipano e le condividono, e l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, che definisce i termini della regolamentazione del passaggio alla fibra. Senza quel terzo protagonista, infatti, che è l'Autorità, difficilmente si riuscirà a produrre reddito rispetto a questo tipo di trasformazione.

Non si tratta, dunque, di un meccanismo semplicissimo, ma il Governo ha fatto, a mio parere, fino in fondo la sua parte anche nell'ottica di adeguarsi alle trasformazioni tecnologiche che ho cercato di descrivervi in premessa.

Onorevole Crosio, quanto alle emittenti locali, innanzitutto confermo e lo ribadisco a Gentiloni, che l'emittenza locale non sarà schiacciata. Fatemi l'esempio di una regione dove le tv locali hanno un numero inferiore a un terzo di canali assegnati a loro. Sapete che l'Europa nel meccanismo di interazione ha definito 25 reti nazionali e su tale numero, lo ribadisco, vorremmo limitarci, anche se moltissime televisioni locali, comprando frequenze, in base a un

codicillo della legge Gasparri relativo alla trasmissione in analogico, stanno chiedendo la trasformazione che in analogico era consentita ma che nel digitale, a mio avviso, non è più consentita, per la trasformazione di un'autorizzazione ad associazioni di emittenti locali comparate di frequenze in un'autorizzazione di carattere nazionale.

Vorremmo assentire alle 25 emittenti nazionali definite con tanto di esenzione di canale a un netto nazionale fatto dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni.

Le emittenti, quindi, a mio avviso non corrono nessun rischio nella misura in cui assegniamo delle risorse a coloro che, rispetto alla domanda, rispondono di non aver più voglia di fare televisione nella quantità richiesta, ovvero nel passaggio uno a uno, un canale analogico sei canali digitali attraverso il mux, non ce la fanno a fare sei canali digitali e preferiscono fare i fornitori di contenuti. Chi è entrato in graduatoria ha l'obbligo di riservare quei due canali a coloro che non vogliono più farlo in cambio anche di risorse perché il passaggio si è, per certi versi, facilitato. Non vedo, quindi, nessun tipo di possibilità.

Onorevole Gentiloni, le chiedo scusa, spero che lei faccia il tifo perché la gara funzioni, per cui se siamo stati un po' coercitivi nella definizione dei termini di gara è stato a vantaggio del Paese. Io penso che tra avere la banda 800 libera per fare LTE e avere un numero eccessivo...

PAOLO GENTILONI SILVERI. Siete stati generosi con alcuni e coercitivi con altri.

PAOLO ROMANI, *Ministro dello sviluppo economico*. Non credo, e comunque spero che lei faccia il tifo con noi perché il maggior numero possibile di risorse arrivi alle casse dello Stato e la maggiore possibilità di trasmettere per il 4G sulla banda 800 possa realizzarsi.

Onorevole Nizzi, sul problema Tirrenia rispondo a lei e un po' a tutti. Vorrei

leggervi l'unica cosa che mi sento di leggere oggi. Noi abbiamo competenze industriali ovunque, e quindi il problema Tirrenia ci riguarda direttamente nel momento in cui c'è un comitato di sorveglianza e osserviamo bene da vicino l'operato dell'amministrazione straordinaria per quanto riguarda la vendita di Tirrenia, come delle altre 93 amministrazioni straordinarie che abbiamo in carico. Ribadisco che nel corso dell'ultimo incontro dell'8 luglio è stato avviato un percorso «volto alla definizione delle integrazioni che potranno essere di lì apportate allo schema di convenzione di pubblico servizio e di collegamento marittimo, di cui alla legge 1° ottobre 2010, n. 163, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125 che intanto sarà stipulato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il soggetto acquirente di Tirrenia affinché il nuovo regime convenzionale rifletta le evidenze della regione Sardegna, del Ministero concedente e di Cin. Al centro della riflessione la questione della continuità territoriale, che potrà essere declinata dalle parti sulla base degli orientamenti di regione Sardegna».

Non sono, ovviamente, d'accordo sulle analisi che l'onorevole Pili ha fatto sulla gestione della vendita di Tirrenia, ma potrà capire che sarebbe molto difficile che io fossi d'accordo con le posizioni che ha sostenuto.

Su cosa accadrà dopo il 30 settembre, onorevole Nizzi, ribadisco quello che ho detto, e cioè che è una domanda che deve rivolgere al Ministro Matteoli in base, mi auguro, alle risultanze e agli accordi che saranno presi. Avendo noi dato scadenza 22 luglio per la vendita di Tirrenia, è ovvio che ci auguriamo che la quotidianità degli incontri consenta a tutti i protagonisti di arrivare a una soluzione condivisa.

Quanto alle osservazioni dell'onorevole Velo, sapete che la fornitura della consegna della posta avviene con personale a tempo determinato. La stagionalità della posta obbliga le Poste ad avere, oltre ai moltissimi dipendenti a tempo indeterminato,

anche molti a tempo determinato, per cui è ovvio, come è sempre accaduto, che il personale a tempo determinato comporti manchevolezze e disservizi. Fa parte del meccanismo che abbiamo affrontato tantissime volte in questa Commissione, con tantissime interrogazioni sull'argomento, alle quali spesso è stata data anche una risposta burocratica.

Onorevole Vico, per Agile ed Eutelia abbiamo dovuto fare una modifica nella norma perché non riuscivamo ad abbinare le due amministrazioni in quanto avevamo, ovviamente, offerte molto interessate e interessanti per Eutelia, dove c'è l'asset più consistente, e non ne avevamo per Agile. Adesso accettiamo solo offerte che riguardano l'intero comparto, perché in un caso ci sono 500 persone impiegate e nell'altro 1.500.. Cominciano ad arrivare finalmente alcune, per cui anche questo è un problema che proprio con la norma che abbiamo inserito mi sembra che vada in rapida soluzione.

Per quanto riguarda le Poste, il contratto di programma, onorevole Lovelli, è stato stipulato nel novembre 2010. Ovviamente, parliamo del contratto per il periodo 2009-2011. Non è colpa nostra se abbiamo ritardato. Lei sa che è un ritardo storico, come il contratto di servizio della RAI. Abbiamo cercato in questo caso di muoverci abbastanza velocemente, quanto meno di non approvarlo addirittura dopo la scadenza, come già era accaduto nel passato. Ovviamente, il NARS, Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, ha espresso un parere positivo e oggi è in corso di approvazione al CIPE, quindi manca ancora l'ultimo passaggio. L'Agenzia per la regolamentazione dei servizi postali è costituita regolarmente. Spero che il più presto possibile diventi operativa.

Onorevole Desiderati, condivido la sua riflessione. Cappellacci ha fatto fino in fondo il suo mestiere. Diciamo che chiunque di noi nelle medesime condizioni forse avrebbe fatto lo stesso.

Onorevole Mereu, lei sa che abbiamo avuto un'attenzione alle industrie sarde.

Da Eurallumina a Portovesme, all'investimento di 450 milioni di ENI per ChimicaVerde, penso che questo Governo abbia veramente mostrato una grossa attenzione, in alcuni casi trovando anche delle soluzioni. Per il problema dei collegamenti, ovviamente, la risposta sta nelle parole che ho già speso per gli altri.

Mi pare che anche l'onorevole Tullo proponesse il problema di Fincantieri, ma mi sembra di aver risposto.

Credo di aver risposto quasi a tutto. Grazie.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro dello sviluppo economico e i suoi collaboratori e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16,35.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 21 settembre 2011.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

