

può fare? La risposta può essere nella proposta di Gentiloni, la società unica, o non è il caso di adottare una sorta di *project financing* di terza generazione che assicuri una soluzione concreta con tempi certi su alcuni temi?

Ha citato la banda ultralarga, ma teniamo conto che sulla banda larga, come ha detto, c'è il 5 per cento del *digital divide*. Pensiamo al fatto che l'Expo 2015 è tra poco, che nei treni Frecciarossa non è sempre facile connettersi, come anche alla Camera, dove noi siamo, in alcuni punti è assolutamente difficilissimo connettersi, anche in alcuni punti del « Transatlantico ». Che si può fare per affrontare questi temi, la banda ultralarga, le *smart cities*, la modernizzazione della pubblica amministrazione, *open data*, *e-commerce*, *web-reputation*, tutti temi che vanno affrontati con uno strumento che ci consenta veramente rapidità nelle decisioni e anche nelle prospettive, nelle scelte che facciamo?

Scendo solo sul concreto su due questioni che riguardano il settore postale. Parliamo di modernità ed è giusto, ma - è una riflessione oggetto anche di un *question time* un po' di tempo fa - in alcuni casi si presentano ancora difficoltà nel recapito della corrispondenza. Basta guardare il *web*, dove si segnalano le zone in cui c'è difficoltà sul recapito. Qual è il problema? È un problema di Poste, sono male organizzati, puntano su altro? Non dimentichiamo anche i servizi essenziali perché abbiamo ancora tanta popolazione anziana che non ha ancora dimestichezza con il *web*, come con la *e-mail* e così via.

Infine, sul mercato postale, le segnalo il problema che sono venuti a segnalarci in Commissione - lo saprà - delle agenzie di recapito del servizio postale, un tema che lei conosce perché se n'è già occupato quando era alle Poste. È un tema che ha avuto diversi passaggi di liberalizzazione, c'è stato un *memorandum* nel 2006 o 2007, affrontato in questa Commissione, ma siamo ancora a « caro amico », dopo tanti anni c'è una lamentela.

Se si vuole liberalizzare davvero, anche per dare più efficienza al recapito della

corrispondenza, ad esempio, bisogna compiere tutti gli sforzi possibili per liberalizzare seriamente il settore. Le sottopongo, quindi, anche un problema che ci hanno segnalato operatori del recapito postale perché il monopolista fa fatica ad aprirsi alla vera liberalizzazione.

MICHELE POMPEO META. Prendo la parola dopo tanti colleghi. Molte questioni sono state elencate. Io non ne aggiungo altre. Colgo quest'occasione per fare anche una riflessione. Questo nuovo Governo è in campo da sette mesi, alla scadenza naturale non ne mancano moltissimi e io penso che, anche rispetto alla mole delle questioni messe in campo dal programma, delle tante iniziative del Governo, forse è arrivato il momento di rifare una gerarchia delle priorità. La mia paura, infatti, è che alla fine, di fronte a tante buone intenzioni, non riusciremo a giungere a una sintesi in coerenza con i tanti sforzi straordinari che si vogliono fare anche sul terreno della crescita.

Signor Ministro, lei ha scelto una linea che, personalmente, condivido di « pianificar facendo ». Eravamo, però, abituati bene in questa Commissione, il livello di interlocuzione con i dirimpettai ministeriali era continuo e costante. Non le rivolgo una critica, ma molto spesso apprendiamo gli orientamenti, le decisioni, e volontà del Governo attraverso la stampa o altri meccanismi e ci sentiamo un po' frustrati, ma questo non significa che viene meno, invece, una caparbia volontà di collaborazione.

Ora, la logica del pianificar facendo mi genera qualche preoccupazione. Lei ci ha illustrato un elenco di questioni che, sicuramente, saranno contenute nel decreto-legge sviluppo: sulla vicenda aeroporti siamo stati due anni qui a svolgere un lavoro straordinario, che lei ha richiamato, l'indagine conoscitiva, e vorremmo capire un po' meglio.

Accanto a questo, ha citato altre grandi questioni: le società e i piani di investimento di Milano, Genova, Venezia e Roma, questioni annose, sulle quali si gioca molto dello sviluppo del sistema

aeroportuale italiano, molto della nostra competitività e, sicuramente, anche molto dell'economia di quei sistemi locali.

Quanto alla vicenda porti, sappiamo di avere ereditato una situazione un po' deforme. C'è bisogno di razionalizzare, ma vorremmo anche capire se corrisponde al vero l'orientamento di modificare la *governance*. La legge n. 84 del 1994, che abbiamo tentato di modificare sia qui sia al Senato, è rimasta lì. Io spero che lei e il Governo vogliate cogliere quest'occasione soprattutto per fornire qualche risposta. Mi basterebbe questo tema dell'autonomia finanziaria, per intenderci, perché anche da quel versante si può contribuire a far ripartire il processo economico.

Inoltre, altre questioni erano state affrontate anche nei provvedimenti precedenti. Per il tema delle liberalizzazioni, ad esempio, abbiamo molto tifato: che ne è della liberalizzazione del trasporto pubblico locale? Ho la sensazione che, in un quadro in cui abbiamo ristrettezze finanziarie, ci sia la distrazione per gli enti locali poiché sappiamo in che condizioni versano le finanze locali, che rischiamo di gettare alle ortiche quel tema dei servizi universali, del diritto alla mobilità.

Questo Governo ha fatto tantissimo, 1,6 miliardi di euro hanno tolto l'alibi a tante regioni, a tante grandi comunità, però lì si sta soffrendo. Vedo questa pratica del rinvio del processo delle liberalizzazioni sul processo del trasporto pubblico locale come un'occasione sciupata, che può generare un clima di reversibilità.

Potrei continuare, ma quando è arrivato siamo stati felici perché nelle sue capaci mani sono rimaste le deleghe, almeno per quanto concerne il nostro comparto, su trasporti, infrastrutture, e sono arrivate anche le deleghe accorpate delle attività produttive, del ministero di via Veneto. Anche in questo caso - non è competenza di questa Commissione, non è nostro perimetro - ma abbiamo un problema serio, che spero si affronti anche organicamente, senza visioni settoriali: il

rilancio dell'industria pubblica nel nostro Paese. Mi limiterei anche a citare i settori di nostra competenza.

Sono molto preoccupato, ad esempio, per lo stato di salute dell'industria pubblica, che ha rappresentato il fiore all'occhiello dell'economia italiana negli anni scorsi, che ha contribuito a far crescere questo Paese: che ne è di tutto il pianeta Finmeccanica, Alenia, Breda, Fincantieri? Se ne discuterà altrove? Sono stati presi dei provvedimenti? Vorrei capire meglio perché non è solo un problema di crescita.

Per quanto concerne il materiale rotabile, in Italia non c'è più un'industria che produca autobus, né turistici né per il trasporto pubblico. La vicenda Irisbus grida vendetta e io sono contento, al di là dei vari poteri, che la vicenda della FIAT a Pomigliano d'Arco sia stata chiusa dalla magistratura in quel modo. Non voglio utilizzare fintamente nozioni di sinistra o di rivalsa, ma certe prepotenze non possono essere tollerate né dal Governo né dal Parlamento. Quando sentivo parlare di questi desideri di delocalizzare in presenza di una situazione di debolezza del sistema Italia, mi rendevo conto che avremmo dovuto addossare la colpa a chi ne ha più di altri.

Non voglio dilungarmi, questa Commissione è a disagio a seguire alcune questioni. Più volte abbiamo sollecitato il Governo attraverso interrogazioni: signor Ministro, nel nostro Paese sta crollando tutto il settore del trasporto aereo, non riusciamo a capire lo stato di salute di Alitalia perché da sei mesi chiediamo agli amministratori vecchi e nuovi di venire a riferire in Commissione senza risultato e spero che lei ne sappia più di noi. L'altro giorno il nuovo amministratore ha ridefinito i piani di sviluppo: vorrei capire un po' meglio.

Oltretutto - lo voglio anticipare qui, ne parleremo con il presidente - penso che sulla vicenda Alitalia sia giunto il momento se non di condurre un'indagine conoscitiva, almeno di acquisire qualche elemento più organico perché questa vicenda è costata all'erario, tra mancati incassi, mancate alienazioni fatte così

come si poteva e costi sociali, circa 15 miliardi di euro – porto io i conti – con le protezioni da qui a 7 o 10 anni, con i mancati investimenti, con tutto quello che ne segue. Partiamo solo da 6 miliardi di euro di mancati incassi per l'alienazione verso Air France. Inoltre, c'è la vicenda poi di Meridiana, quella di Tirrenia e, in generale, alcune grandi vicende rispetto alle quali non riusciamo a capire qual è la situazione.

Concludo su un punto su cui abbiamo discusso anche questa mattina: le coesioni sociali, culturali e così via che possono esserci offerte dalle reti dei corridoi europei. Concordo molto, stiamo parlando di scenari per il 2030-2050, e spero che tutto quello che si metta in elenco in ordine agli interventi sia coerente con quel disegno strategico, anche se quello è un disegno strategico figlio di un'Europa dove la sovranità degli Stati e le pari opportunità dei soggetti anche costitutivi dello Stato hanno disegnato una logica di corridoi che, ad esempio – cito solo questo dato – danneggia il sud d'Europa e il sud d'Italia.

Il principio della continuità territoriale deve valere non solo per le isole e le zone svantaggiate, ma anche per la grande area storicamente svantaggiata che è il nostro sud d'Italia. Lei afferma che l'autostrada Salerno-Reggio Calabria sarà realizzata entro un certo tempo e le crediamo, che non ci sarà il ponte, l'alta velocità non arriverà a Reggio Calabria: io credo che un grande Paese, fondante dell'Europa, anche quando a Bruxelles pone la questione dei corridoi, delle reti e delle TEN-T, non debba perdere di vista, anche per ragioni di solidarietà, la grande questione meridionale d'Italia, che a mio avviso può rappresentare anche un'occasione rispetto alle novità geopolitiche per tentare, anche attraverso quella via, di puntare di più anche dal punto di vista economico.

GIACOMO TERRANOVA. Concentrerò solo su alcuni argomenti, in particolare quello del settore aeroportuale, il mio intervento, vista anche la limitatezza dei tempi che le sue enormi competenze e la quantità di deleghe determinano in riflesso

alla difficoltà nel trattare con completezza tutti gli argomenti che sarebbe opportuno approfondire.

Per quanto riguarda il piano di sviluppo degli aeroporti, ricordo con esattezza quando il 9 dicembre venne in Commissione, signor Ministro, per la presentazione delle linee programmatiche e l'argomento fu trattato. Forse fui poco cortese nei suoi confronti, ma non era un riferimento diretto a lei, che arrivava appena, quanto alla consapevolezza che il piano sviluppo degli aeroporti, come dissi allora, correva il rischio di restare sepolto nei cassetti. Effettivamente, sono trascorsi 7 mesi e quel piano di sviluppo giace ancora lì. Oggi lei viene a dirci che, probabilmente, di qui a poco verrà fuori. Lo disse nella replica al mio intervento anche il 9 dicembre, garantendo che al massimo entro il mese di gennaio sarebbe stato esitato.

Comprendo le ragioni e le difficoltà nello scattare quella che altro non è se non una semplice fotografia del Paese nella sua irrazionalità per quanto tocca il tema del sistema aeroportuale, ma la fotografia produce la necessità di mettere in moto dei meccanismi consequenziali che fino a oggi sul piano politico hanno sempre trovato grandi difficoltà. La mia speranza, allora, nel cercare forse impropriamente di stimolarne l'azione, di affidare la questione a un tecnico che potesse agire con libertà – rispetto a quelle complesse situazioni che toccavano gli scali campani, quelli del Lazio e quella pleora di piste quasi tutte a fini militari diventate poi aeroporti in una parte del Paese ingestibile – probabilmente è assolutamente irrazionale.

Speravo, quindi, che sarebbe riuscito, come promesso, a conseguire questo risultato. Oggi lei reitera la promessa, ma sono passati 7 mesi e il residuo di vita di questo Governo mi appare sinceramente incompatibile con un'azione che metta chiarezza in questo campo. Quando vedremo una proposta coerente con quell'esigenza di sviluppo e di razionalità di cui il Paese ha bisogno in una delle colonne portanti della modernizzazione del Paese?

Faccio fatica a crederlo perché i problemi si intrecciano, anche con i vettori. Abbiamo visto come la vicenda Alitalia, più volte richiamata dai colleghi che mi hanno preceduto, abbia bloccato il Paese. Sappiamo perfettamente, infatti, come alcuni interventi legislativi abbiano nel tempo rallentato il processo di modernizzazione e molti di questi avessero come destinatario e beneficiario Alitalia. Ricordo la questione dei requisiti di sistema. Ricordo tutto quello che serviva per non garantire ai gestori aeroportuali una giusta capacità di fare gli investimenti necessari, ma che dovevano avere dei ricavi derivanti dalle tariffe aeroportuali, ferme rispetto al resto d'Europa.

Abbiamo creato una condizione di disagio per il Paese e questa condizione permane. Ancora oggi i gestori lamentano, come lei ben sa, la difficoltà nell'aver un recupero tariffario adeguato rispetto agli investimenti che servono per il Paese e a quella modernizzazione assolutamente ineludibile. Ripeto che ormai comincio a perdere le speranze. Le affidiamo un supplemento di fiducia affinché, però, a breve si veda una proposta, se questa tocca quello che il piano degli aeroporti fotografa e soluzioni assolutamente coerenti e consequenziali.

Andiamo a un altro aspetto: la velocizzazione di alcuni degli interventi. Restando sempre all'interno del comparto aeroportuale, sono stati citati i contratti di programma. Ricordo per esperienza diretta — sono palermitano — che il contratto di programma dell'aeroporto di Palermo è stato approvato dal CIPE il 3 agosto 2011 dopo un iter durato più di 3 anni. Teniamo conto, per quel che vale, che l'anno a base per lo sviluppo delle tariffe della programmazione è il 2008: il 3 agosto il CIPE ha approvato, ancora manca la sua firma e c'è stata una vicenda che tocca altri aspetti del gestore dello scalo di Palermo che non è materia della questione.

Tanto per citare un aspetto, tuttavia, in tema di sviluppo, quel contratto di programma, toccando la leva tariffaria, introduce meccanismi di tariffazione che

avrebbero consentito al gestore, che su questo aveva anche impostato gli investimenti, 800.000 euro al mese. Bene, sono passati 12 mesi, gli 8 milioni di euro che il gestore avrebbe dovuto utilizzare per investimenti non sono stati messi in moto perché dal 3 agosto a oggi il decreto non è firmato, a causa della registrazione, del passaggio al CIPE, della verbalizzazione, della prima valutazione. Sono tutti elementi a proposito dei quali il Ministro Barca è intervenuto qualche giorno fa, quando si è parlato finalmente di accorciare i tempi di questa burocrazia asfissiante, che talvolta uccide lo sviluppo.

Allora, non soltanto non riusciamo a trovare i soldi, i fondi, ma riusciamo a perdere, per la nostra lentezza, quelli che potremmo da subito avere. Trovo inaccettabili 8 milioni buttati in un anno non si sa perché o per chi. Qualcuno forse dovrebbe risponderne, però questo regolarmente non accade.

Lascio il settore aeroportuale perché sarei capace di occupare più tempo del necessario. Faccio soltanto una considerazione: ho polemizzato, se ne è reso conto, sulla vicenda della comunicazione sul ponte sullo Stretto. Non ne faccio una questione ideologica, come ha detto il collega Garofalo, ma da siciliano le chiedo che qualcuno ci dica definitivamente cosa si deve fare. Non è prioritario, lo accantoniamo, lo riprendiamo, lo ripesciamo e, intanto, la società Ponte dello Stretto continua a spendere soldi, per consulenti, progettazioni. Che quantomeno si abbia una visione: cosa si vuole fare per il Meridione d'Italia? Ponte sì, ponte no. Cosa facciamo in alternativa? Cosa!? Modernizziamo la rete ferroviaria a livello regionale, rinunciando anche all'alta velocità, ma questo Governo deve dirci qualcosa in termini dell'avvio di una serie di elementi di modernizzazione e di recupero di un *gap* infrastrutturale che nel Paese esiste.

Oggettivamente, io non so più cosa dire, quando torno a casa, rispetto al sistema ferroviario che non c'è: carrozze fatiscenti, binari fermi a 80 anni fa e nulla accade, le autostrade sono fatiscenti. Sorvoliamo

su tutto, ma su cosa possiamo pensare di ottenere un recupero e un riequilibrio infrastrutturale? Vorremmo almeno sentire una parola da qualcuno. Che ci sia una speranza che questa vicenda possa essere risolta - non è una questione ideologica - che ci arrivi un segnale.

Non voglio essere polemico con lei poiché, oggettivamente, non lo merita, però diventa complicato trovare, in un Paese che si lacera e che si confronta con complicazioni crescenti, con un intero meridione che oggettivamente non trova, dalla Sicilia alla Calabria, alla Puglia, un'attenzione e una speranza. Spero che le cose possano oggettivamente cambiare, ma per la parte di sua competenza, dovrebbe offrirci un segnale piccolo, qualcosa che possa essere realizzato nel più breve tempo possibile.

ANTONIO MEREU. Sarò breve. Vorrei segnalare che viviamo un periodo particolare. Sulla stampa si legge in questi giorni addirittura della possibilità dell'abbandono della moneta unica. Al di là che siano fantasie o meno, comunque è un problema di grande attualità. Nella sua relazione ho notato che si rifà a quelle che, invece, sono le direttive europee, che secondo me qualche volta sono anche causa di grande disagio da parte dell'industria italiana.

In fin dei conti, come possiamo fermare la delocalizzazione se continuiamo, comunque, a seguire le direttive? Per quanto di mia conoscenza, moltissimi problemi che riguardano il nostro territorio sono proprio legati a queste regole micidiali e che non tengono conto del deficit strutturale che il Meridione in genere deve sopportare.

A Meridiana, ad Alitalia aggiungo Tirrenia, che non riusciamo a vendere e di cui non sappiamo cosa fare. Abbiamo la possibilità - parlo della Sardegna - di produrre carrozze ferroviarie, ma non abbiamo le navi che trasportano le stesse carrozze ferroviarie. Credo, quindi, che la politica nazionale debba sì andare incontro agli interessi più generali, e quindi investire dove ci sono i ritorni ma, come

abbiamo detto anche in Commissione approvando un documento in questo senso, oggi la crisi attanaglia il Paese nella sua generalità. Devo dire anche che quello che sta cercando di fare andrà a migliorare dei settori o dei territori comunque piccoli rispetto alla grandezza di chi si trova in difficoltà. La politica ha necessità di rivolgersi di più a questi ultimi, che non può abbandonare.

Dobbiamo, quindi, fare uno sforzo per quelle potenzialità che oggi ci sono e che non emergono per difficoltà strutturali, come si è detto prima quando si è citata la continuità territoriale nel Meridione. Perché non combattere a livello europeo l'insularità della Sardegna? Risolvendo quel problema, probabilmente risolveremo tantissimi problemi che riguardano non solo i trasporti, ma anche, ad esempio, l'energia. Credo che in questo senso si debba fare uno sforzo. A proposito della rete aeroportuale, come si può non evidenziare che non si tiene conto dell'aeroporto di Cagliari o, comunque, di un aeroporto sardo? Noi abbiamo solo quelli per viaggiare.

Per concludere, vorrei mettere in risalto un problema. La collega Velo parlava prima di assunzioni di portalettere. C'è un problema a livello nazionale che, probabilmente, è studiato proprio per favorire un maggior numero di assunzioni successivamente. Il sistema dei portalettere in Italia è stranissimo: noi abbiamo in Sardegna i settentrionali, nel settentrione ci sono i meridionali. Sarebbe l'occasione, se volesse interessarsi a questo problema, per vedere se si può ristrutturare e a mandare ciascuno di questi signori a casa propria e garantiremmo anche un grande risparmio ai nostri lavoratori.

Ritengo, signor Ministro, che uno sforzo soprattutto nei confronti dell'Europa vada fatto perché è una situazione che ormai diventa insostenibile.

CARLO MONAI. Ministro, non la invidio perché tali e tante sono le sue competenze e così gravi i problemi che ha di fronte che è sintomatico il bombardamento con cui oggi l'abbiamo serrata.

Rispetto ai tempi stretti del suo mandato, c'è il rischio che non si sappia più da dove e con cosa iniziare.

Avevo anch'io alcune riflessioni da sottoporre alla sua attenzione, ma sono stato anticipato da diversi colleghi. Mi limito a uno spunto politico che giudico centrale non solo per le iniziative che avete già preso in questa vostra missione governativa, ma perché penso abbia anche una reale forte incidenza nella percezione del Paese, delle famiglie, dei giovani, che troppo spesso si trovano privi di qualunque speranza di realizzare le loro aspirazioni.

Una delle mortificazioni più alte che ho non è tanto la frustrazione, che posso condividere con l'onorevole Meta, di trovarmi qui spesso a recitare a soggetto, ma nel contatto quotidiano con le persone, con le famiglie, con i genitori di ragazzi che magari hanno studiato e non sanno dove battere la testa. Se è vero che avete già iniziato a lanciare degli incentivi per l'occupazione giovanile per dare risposta a questa pleora di persone che, in realtà, sono anche il nostro futuro e da cui potremmo partire per creare una maggiore speranza — la vera crescita, a mio avviso, si fonda prevalentemente sulla percezione positiva e ottimistica che qualche cosa si possa fare per il futuro — allora un'attenzione particolare deve essere proprio quella di garantire, in una sinergia sempre più stretta con la formazione e l'istruzione, e quindi con il Ministro Profumo, un momento di sviluppo forte e una politica nazionale che diventi messianica, se vogliamo. Serve un messaggio di speranza e di concreta prospettiva di impiego per questa miriade di persone che oggi veramente si trova in difficoltà e che percepisce la politica come quella cosa cattiva, quella cosa inquinata nella quale solo chi ha il santo in paradiso riesce a emergere, in barba al merito, ai sacrifici, alle possibilità.

Se riuscissimo a dare, all'interno di questa breve esperienza di Governo, un forte impulso a questo tipo di approccio, penso che tutti gli altri problemi potrebbero essere sopportati meglio e con mag-

giore spirito di sacrificio rispetto al dover gestire tutto in una sorta di indifferente politica che alla fine perde la bussola.

SETTIMO NIZZI. Signor Ministro, spero che in tempi brevi riesca a risolvere un problema vitale per noi, ossia la continuità territoriale. Non possiamo più muoverci. Oggi non possiamo rientrare in Sardegna perché tutti i voli sono pieni. Abbiamo problemi di costi eccessivi, il caro tariffe che riguarda le navi, non siamo riusciti a trovare un accordo per colpa di qualcuno. Non voglio mettermi a dire di chi sono le colpe, ma le chiedo, cortesemente, di porre un po' di attenzione, di risolvere il problema per l'estate. La Sardegna sta morendo. Non viene più gente. Stamattina ho appreso dal sottosegretario Improta che ci siamo anche caricati l'intero parco ferroviario. Come facciamo? Mancano tutti i trasferimenti. Siamo in trattativa da anni, ma sembrava che negli ultimi otto mesi sull'accordo relativo alle entrate dovesse esserci uno snellimento, invece ancora non si è approdati a niente. Spero che vi mettiate una mano sulla coscienza e verifichiate esattamente.

Siamo 1.800.000 persone, la decima regione per dimensioni di popolazione e, essendo un'isola, siamo molti, non possiamo andare a nuoto, non possiamo muoverci, non possiamo fare concorrenza, non possiamo lavorare. Dovete fare qualcosa. Quello della Sardegna è un caso serio per l'Italia. Dovremmo iniziare forse a pensare all'indipendentismo in salsa corsa? A iniziare a fare cose che mai abbiamo pensato di mettere in piedi? La gente, però, è veramente disperata. Non abbiamo più lavoro, i nostri giovani non riescono più a trovare una giornata di lavoro, non un lavoro stabile. La maggior parte dei sardi è disoccupata.

Faccio riferimento al decreto-legge sviluppo dicendole che penso che, per quanto riguarda le imprese alberghiere in tutta la nazione, si debba rivedere l'IMU. Certo, quando mancano i soldi, mancano per tutti, bisogna trovarli, ma bisogna fare qualcosa.

DEBORAH BERGAMINI. Se non sbaglio, è a me l'onere di chiudere questa lunga raffica di domande che il Ministro Passera mi sembra aver sopportato con encomiabile pazienza, concentrazione e attenzione, quindi non aggiungerò ulteriore carico, soltanto due domande estremamente brevi.

La prima riguarda le infrastrutture fisiche, la seconda le cosiddette infrastrutture virtuali. La prima si riferisce all'imminente nomina dei membri dell'*Authority* per i trasporti su cui questa Commissione dovrà esprimere un parere. In vista di questa imminente serie di nomine, sarei per chiederle, Ministro, che cosa sarà dell'ANAS visto che sono in scadenza i vertici. Vorrei capire come e se i due organismi si integreranno.

La seconda, invece, riguarda i dati che ha fornito sullo sviluppo della banda ultra larga in generale per semplificare sulla digitalizzazione del nostro Paese: ha spiegato che saranno investiti, se non ho capito male, 700 milioni di euro in modo da, in primo luogo, azzerare il problema di *digital divide* che abbiamo e che, ovviamente, è prioritario. Come lei sa, in questa Commissione stiamo andando avanti con l'elaborazione di un testo unico, frutto di due diverse proposte di legge, Gentiloni-Rao e Palmieri, che riguarda l'Agenda digitale. Siamo, ovviamente, contentissimi ed è un grande privilegio poter lavorare su questo aspetto che riteniamo essere assolutamente prioritario per evitare quello che forse dovremmo definire un *national divide*, un grosso rischio. Mentre noi, infatti, siamo qui alle prese, appunto, col dividendo digitale, la maggior parte degli altri Paesi europei sono già molto più avanti di noi e si stanno occupando di altre tematiche. Dobbiamo correre su questo.

Tutto sommato, inoltre, è anche legittima una valutazione sul fatto che il modello produttivo italiano, in realtà, possa beneficiare molto più di tanti altri in Europa di un rapido sviluppo digitale nel nostro Paese, e quindi sicuramente auspichiamo e auspico come relatrice di questa legge in questa Commissione che il lavoro che già stiamo svolgendo di sinergia tra

Governo e Parlamento in questo ambito possa ulteriormente rafforzarsi. Lo riteniamo importante per evitare inutili sovrapposizioni e per rendere proprio più funzionale, più utile allo sviluppo del Paese, l'esito del lavoro comune.

A questo proposito — sicuramente, nel decreto-legge sviluppo che ha presentato ci saranno aspetti importanti che riguardano l'Agenda digitale, che non ho ancora avuto modo di vedere — vorrei capire un po' meglio che tipo di *dead line* si pone rispetto a questo problema il lavoro della cabina di regia.

PRESIDENTE. Nel dare la parola al Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti per la replica, ringraziandolo perché doveva andar via, ma ha deciso di fermarsi per dare un primo giro di risposte, anche se su molti argomenti penso che ci farà avere una nota o deciderà di tornare in una successiva audizione, vorrei ricordare degli aspetti, alcuni dei quali legati al decreto-legge sviluppo. Siccome sono lavori che questa Commissione ha svolto e sta svolgendo, chiederei la possibilità di un riscontro a breve perché, diversamente, si seguiranno altre vie.

Noi abbiamo approvato l'altro ieri la proposta di legge sulle disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a bassa emissione. È un provvedimento votato all'unanimità, votato anche dalla X Commissione Attività produttive. Come vedete, nel titolo si parla di sviluppo, anche se di mobilità — quindi, siamo in pieno decreto-legge sviluppo — e abbiamo visto che la copertura finanziaria attualmente inserita nel testo che abbiamo del decreto-legge sviluppo non tocca il reperimento dei fondi che sono stati utilizzati per questo provvedimento. Sarebbe importante, allora, una volta acquisito il parere delle altre Commissioni, approvato il testo, che possa entrare nel decreto-legge sviluppo attraverso un emendamento che si potrà presentare o alla Camera o al Senato. Non sappiamo ancora, infatti, dove sarà incardinato il provvedimento, ma penso che sia un fatto importante.

Inoltre, sulla proposta di legge delega sulla sicurezza stradale abbiamo stralciato alcuni argomenti che volevamo far confluire in un provvedimento legislativo da approvarsi rapidamente in sede legislativa in Commissione. Ci è stato riferito che forse c'è la possibilità di inserire queste disposizioni nel decreto-legge sviluppo: vorremmo sapere se questo è, effettivamente, possibile. Diversamente, procederemo, così come avevamo pensato.

In occasione della presentazione del rendiconto ENAC, signor Ministro, ha parlato del 31 dicembre 2012 come di una scadenza per i tre contratti di programma, cui già altri colleghi si sono richiamati, di Milano, Venezia e Roma. A mio modo di vedere, è una data troppo lontana e sarebbe importante riuscire ad anticiparla anche di diversi mesi.

Voglio sottolineare di nuovo il problema con Alitalia, un problema istituzionale, non personale. Alitalia da dicembre dell'anno scorso continua a rinviare la data di una possibile audizione in Commissione, volta a riferire di una situazione del mercato aereo complessa e anche di una situazione di Alitalia stessa complicata. Abbiamo atteso pazientemente il passaggio di consegne da un amministratore delegato a un altro, ma oggi ci troviamo in gravi difficoltà. Ritengo, Ministro, che lei debba sapere di questa nostra posizione complicata, non preconcepita, ma di rispetto dell'istituzione parlamentare.

Sul tema dell'indagine conoscitiva degli aeroporti è già stato detto: lei saprà meglio di me, essendo anche della stessa zona geografica di provenienza, che esiste ancora un grosso problema su Malpensa per la riduzione, nonostante il traffico aereo in Italia sia cresciuto, del polo aeroportuale di Milano. Purtroppo, infatti, avendo dato la possibilità a Linate di fare da sponda ad altri HUB europei, il traffico complessivo di Milano — non è un problema, quindi, di trasferimento tra Milano Linate e Milano Malpensa con una relativa crescita del traffico passeggeri globale, che sarebbe un bene — si è fortemente ridotto nonostante i grandi investimenti per infrastrutturare e

collegare al meglio quest'importante aeroporto italiano con la città di Milano e non solo.

Abbiamo presentato stamattina una risoluzione sul tema delle reti di nuova generazione. Ne è stato ricordato solo il contenuto da parte dell'onorevole Crosio, ma è stata sottoscritta da diversi gruppi parlamentari, proprio per richiedere una presenza e una definizione del Governo su un tema che riteniamo fondamentale per l'ammodernamento del Paese più volte ricordato.

Infine, passo a un fatto di cronaca, che l'onorevole Gentiloni ha ricordato. RAI Way da un anno non ha avuto il rinnovo del consiglio d'amministrazione: trovo improprio che non sia rinnovato un consiglio d'amministrazione, che è in *prorogatio*. Non mi sembra da Paese civile.

Do la parola al Ministro Passera per la replica.

**CORRADO PASSERA**, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Spero di avere scritto tutte le questioni e mi direte mano a mano se dimentico qualcosa di importante. L'onorevole Merlo parla di rami secchi nei trasporti ferroviari locali e chiede se questo processo sia irreversibile. Ovviamente, non esiste una regola generale, ma sappiamo che esistono molti casi in cui si lascia ai mezzi di trasporto sbagliati il servizio che potrebbe essere meglio svolto in altre modalità. In molti casi, talune tratte ferroviarie disastrosamente in perdita possono essere sostituite meglio con altri mezzi, come quelli su gomma. Neanche questa è una regola generale. Su segnalazioni specifiche, fornirò risposte circostanziate. Non c'è dubbio, però, che esistano molti casi in cui la ferrovia non è la risposta migliore o più sostenibile rispetto al bisogno.

Quella della delocalizzazione è un tema grande, generale, che tocca tanti Paesi e, sicuramente, noi. Non riguarda l'industria in generale, perché tutti i settori industriali hanno una componente di costo del lavoro molto diversa. Con l'8 per cento di costo del lavoro, si possono avere, però,

vantaggi o svantaggi su altre voci di costo. Può essere irrilevante il più alto o il più basso costo del lavoro e si può misurare o si può scegliere il proprio luogo di investimento in funzione di altro.

Nell'agenda per la crescita, piano integrato che parte dal primo giorno e, mese dopo mese, si riempie, cerchiamo di toccare gli elementi che rendono più o meno interessante operare in Italia, dove il costo del lavoro è sicuramente uno di quelli che possono fare in taluni casi la differenza. Talvolta, però, è più importante il costo del credito, in altri casi quello dell'energia, in tanti altri la non attrattività o la necessità di andarsene dall'Italia deriva da quella pesantezza burocratica spesso non di tipo centralistico, ma legato all'attività delle amministrazioni locali, su cui dobbiamo intervenire. Non sarà, però, certamente un Governo di pochi mesi a poter cambiare le cose, ma non diamo in nessun modo per scontata la delocalizzazione di tutti i settori.

Possiamo addirittura essere attraenti per certi settori e il fatto che le nostre esportazioni crescano è una risposta concreta e dimostra che non è scritto da nessuna parte che l'industria nel suo insieme debba lasciare il nostro Paese. È chiaro che non c'è ragione che le industrie di un qualsiasi settore ad altissimo contenuto di costo del lavoro, a basso livello di innovazione e, magari, ad altissimo costo dell'energia, stiano in Italia, ma questo sarebbe andare contro la storia e la suddivisione globale del lavoro.

Ho un po' difficoltà a rispondere all'onorevole Velo sul settore postale perché si chiede tutto e il contrario di tutto. Si chiede di ridurre gli esuberi, aumentare l'occupazione e aumentare la liberalizzazione, ma tutto non si tiene. In passato siamo riusciti — parlo della storia precedente — a sviluppare altri servizi che non fossero legati alla corrispondenza. Per darvi un'idea di quello che intendo, alcune operazioni oggi sono svolte da singole amministrazioni con grandissimo onere: la gestione delle multe della polizia stradale, ad esempio, era un enorme onere soprattutto di personale medio impiegabile in

altro. Dal punto di vista delle capacità integrate della posta, di comunicazione, di incasso, di sollecito, di rendicontazione, di rete, quei servizi potevano, invece, essere forniti con grande vantaggio.

Credo che Poste debba continuare a inventare meccanismi per fornire altri servizi. È chiaro che il recapito non potrà che diminuire e che, se vogliamo mantenerlo a livelli accettabili come costo per il pubblico, non possiamo pensare che sia quotidiano in tutta Italia. Il personale esterno difficilmente è riassorbibile come, invece, è stato fatto per tutti gli esuberi interni. Se non è poco, infatti, riassorbire 1.800 persone in altre attività, è molto difficile pensare di riassorbire anche il personale degli appalti. Ho avuto conferma che non sono in nessun modo previsti esuberi o licenziamenti. Ovviamente, su questo vigileremo, ma tutto quanto si è creato e si sta creando sul piano dell'esubero interno per ora si deve intendere come riassorbito.

Quanto al clima del servizio universale, credo che dovremo porci il tema di garantirlo, ma non nello stesso modo nel centro di una città e in cima a una montagna. Esiste un limite di costo per il pubblico che potrebbe risultare veramente troppo elevato. In ogni caso, questo discorso fa parte del prossimo contratto di servizio e piano di impresa delle Poste, su cui tutti insieme si potrà lavorare, soprattutto da parte dell'azienda. Noi metteremo la nostra parte, voi sicuramente darete il vostro contributo. Certo, è un settore importante a cui intendo dare anche la mia personale opinione e attenzione.

Non dimentichiamo che Poste Italiane è tra le aziende che hanno ridotto meno nel confronto con qualsiasi altro Paese. Soprattutto le riduzioni relative all'attività del servizio di corrispondenza sono state molto inferiori a quelle di qualsiasi altro Paese grazie al fatto che ci siamo inventati tanti altri mestieri, che altre aziende postali non hanno saputo inventarsi.

Quanto alle liberalizzazioni, come ormai sapete, il mercato è quasi completamente liberalizzato. Forse addirittura precedentemente al mio arrivo — avrei fatto la stessa cosa anch'io — si è mirato a difen-

dere un minimo di volume per giustificare il costo di questa rete. L'obiettivo è conservare i servizi poveri, come quello della corrispondenza, in capo a chi deve garantire il servizio universale, evitando che le uniche poche parti ricche escano, e che quindi esploda il costo per il pubblico. Credo che, nei limiti del rispetto delle direttive europee, dobbiamo farlo. Alla fine, infatti, siamo noi a firmare l'assegno degli esuberanti o del costo del servizio universale. È chiaro, quindi, che dobbiamo rispettare le norme europee, non dobbiamo tirarci indietro sulla liberalizzazione, ma non trovo proprio auspicabile dar via tutto quello che c'è di profittevole per vedersi esplodere il costo del servizio universale.

Sono d'accordo che l'*e-commerce* sia un'opportunità. Questo va anche nell'agenda della crescita. Su questo ci saranno anche iniziative specifiche.

Anche se non riguarda più da dieci anni la mia gestione, tengo a dire che è vero solo in parte che a Banco Posta sia mancata una visione. Il tipo di servizi sviluppati, alcuni casi di iniziative di clamoroso successo, come *Postepay*, ma anche tutta la parte tecnologica e quella delle telecomunicazioni, sono fatti importanti. Le nostre oggi sono tra le poste più invidiate perché hanno saputo effettivamente fronteggiare un crollo inevitabile dell'attività della corrispondenza.

L'onorevole Lovelli mi richiama sul contratto di programma scaduto nel 2011, che sicuramente fa parte degli impegni che intendiamo prenderci per il 2012. Non ripeto quanto detto a proposito del fatto che la posta massiva sia una mossa anti-concorrenziale. È una mossa con una logica secondo la quale non si vuole fare esplodere il costo per il pubblico rispettando le regole europee.

Lo stesso discorso vale per il contratto di programma per le ferrovie: mi scuso per l'interpellanza dell'aprile 2012, ma ci sono arrivate 4.000 atti di sindacato ispettivo e non è stato semplice gestirne l'inondazione. Ciononostante come Ministero ne

abbiamo evase ben oltre la metà, ma è nostro dovere farlo e mi scuso se così non è stato ancora.

Io credo al terzo valico. Abbiamo sbloccato una situazione che, come si sa, da tanto tempo era ferma. Non intendiamo venir meno a questo impegno.

Onorevole Garofalo, il piano aeroporti, rispetto a quello che avevo immaginato si è dimostrato un lavoro più grosso e di maggiore impegno. Ne sta emergendo un lavoro completo e credo che potrà essere utile per la pianificazione di questo settore. A questo punto, non lo vedo lontano, ma restano alcuni aspetti da completare. Certamente, non è un piano che è finito nel dimenticatoio. Su Comiso mi limito a dire che in questo momento sono in corso degli incontri, come sento di poter dire che siamo vicini a una soluzione.

Alitalia-Wind Jet è una questione che deve essere gestita dall'Antitrust. Se volete, ritorno sul tema. Potete continuare a prendervela con Alitalia, però ritorniamo un attimo a dove eravamo. Devo reagire almeno ai 15 miliardi, un'informazione davvero fuorviante. Ricordiamo gli eventi. Air France non ha comprato Alitalia. Non l'ha fatto perché è arrivata la crisi mondiale e perché ha capito che il sindacato non era disponibile a fare certe concessioni. Ha staccato la spina. Che la colpa sia della politica o del sindacato, di fatto Air France non ha acquistato e la nuova Alitalia non ha nessuna colpa del fatto che Air France abbia deciso di non comprare.

L'unico costo che ci è rimasto di quella trattativa è stato il trasferimento di tutte le attività di Malpensa a Fiumicino, operazione che è stata compiuta allora per rendere più facile la trattativa stessa. In quel periodo si è trattato di una decisione che ancora paghiamo, perché Malpensa, non unendosi a Linate e perdendo l'HUB dell'Alitalia, ha perso quasi la sua ragion d'essere. Io sono ancora convinto che possa avere un futuro. Non dimentichiamo come sono andate le cose. Si è poi messo insieme un gruppo di privati che con un miliardo di euro hanno rilevato 15.000

persone e la flotta. Il costo di una chiusura totale di quell'azienda sarebbe stato almeno il doppio.

Non si può imputare, quindi, alla nuova Alitalia il costo della liquidazione della vecchia. Lo dico solo per ragioni di verità perché non ho altri interessi a questo proposito.

MICHELE POMPEO META. Non ho parlato di colpa della nuova Alitalia. Penso che lei conosca i costi complessivi di quell'operazione.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Il costo complessivo sarebbe stato il doppio se non ci fossero stati i privati a compiere ciò che rimaneva di Alitalia, quindi abbiamo dimezzato il costo dopo il fallimento della trattativa con Air France. Questo è quello che è successo, dopodiché, per l'amor di Dio, tutti possono avere delle colpe e credo che sia sbagliato che Alitalia non venga a raccontarvi le sue cose. Per quanto mi riguarda, dirò di farlo. A volte, non si riesce a distinguere tra tutte le vite che si sono vissute, e quindi ci si trova magari a rispondere con un certo entusiasmo con cappelli precedenti.

Dunque, tornando alla questione Alitalia-Wind Jet, a mio avviso, è una questione che riguarda l'Antitrust. Se ne occupi: se è fattibile, bene; se non lo è, dicono di no ed è finita.

Sull'ecobonus il comportamento dell'Europa è stato sorprendente. Prima ha detto di sì e poi di no. Questo è un bel problema.

Sul decreto-legge sviluppo i due interventi, definiti a costo zero, della dogana aperta 24 ore al giorno e dello sportello unico non hanno superato la prova interna. Non sono in grado di spiegarle perché in questo momento, ma non erano costo zero, oltre all'esistenza di altri problemi. Ci assumiamo la responsabilità di fornire una risposta più definitiva.

Giudico positivamente l'autonomia finanziaria dei porti. Allargare ai porti di *transshipment* che non creano IVA è più problematico, ma prendiamo questo come

un inizio di affrancamento del mondo portuale, molto importante anche dal punto di vista finanziario.

C'è il tema dei treni notte e della continuità territoriale siciliana: lavorare anche sulla Salerno-Reggio Calabria va in questa direzione. Metà dei 27 miliardi di contributi pubblici per infrastrutture sono per le infrastrutture del sud e, siccome tutte queste hanno nome e cognome, scadenze e responsabilità che possono essere ritrovate sul nostro sito, non dico che sia un segnale inequivocabile, ma è un segnale forte di interessamento al sud.

Onorevole Crosio, è giustissima la preoccupazione sul tema delle reti di nuova generazione. Lasciatemi dire che in parte non è vero che non sia svolto quel ruolo di manico, come giustamente lo ha definito, o comunque di Governo. Ci sono di mezzo, comunque, aziende quotate, aziende globali, e quindi non si può andare troppo oltre nella trattativa o nella negoziazione pubblica. Io son d'accordo con lei che sarebbe sprecato realizzare doppie reti, ma deve esserci un largo spazio lasciato all'iniziativa di mercato e in concorrenza. Questo è inevitabile.

Auspico che taluni investimenti di base possano essere messi a uso comune e in questa sede mi sento di dire oggi che l'impegno e l'interessamento sono forti. Nelle aree a fallimento di mercato, dove era possibile farlo, cioè nelle ragioni del sud dove c'erano i fondi anche europei, abbiamo messo quei 700 milioni, ma naturalmente non possiamo, per esempio, chiedere a Cassa depositi di intervenire in luoghi a fallimento di mercato perché sarebbe al di fuori della sua gestione.

Vedo, però, delinearsi una situazione per cui, facendo giocare tecnologie di fibra, di fibra e di rame, mobili, ruolo degli operatori italiani, di quelli internazionali, delle regioni, di talune entità locali, in tanti modi e non in un unico modo, a mio avviso l'Italia riuscirà a coprire il territorio con un servizio adeguato e stimolante della *broadband*. Rimango su linee generali: non appena interverrà qualche cosa di più specifico potremo dedicare magari una riunione a questo aspetto.

Onorevole Biasotti, naturalmente salto le domande a cui ho già risposto con altri. Ci occuperemo dell'aeroporto di Genova. Quello dell'*automotive* è un settore in grande crisi per tante ragioni: al prossimo tavolo sarò sicuramente presente. È una filiera a cui dobbiamo dare una grande attenzione.

Non mi sento di aprire la questione dell'IMU, perché è già affrontata dal Governo in molte sedi. Non dimentichiamo, però, che con un'operazione relativamente piccola, di 9-10 miliardi per salvare finanziariamente il nostro Paese in dicembre, si è intervenuto su un settore, quello della fiscalità immobiliare, in cui l'Italia è enormemente più leggera di qualsiasi altro Paese.

Ritengo di aver risposto alle prime due domande poste dall'onorevole Desiderati. In relazione al traffico aereo, da quanto so, l'Antitrust sta intervenendo sulle tratte Linate-Fiumicino e credo che ci sia stato se non un vero e proprio indirizzo, comunque una decisione di agire sulle tariffe anche per rendere più competitivo il servizio rispetto al treno. Credo anche che sia iniziata la pubblicità in tal senso.

Non mi sento di entrare nel merito della concessione dell'aeroporto di Brescia. Certamente, l'aeroporto non ha ancora trovato una sua missione. Fa parte di quegli aeroporti del nostro Paese su cui ci si interroga, ma non escludo che si possa trovare, una sua funzione magari non ai primissimi livelli di priorità.

Certamente — faccio solo un commento relativamente al piano degli aeroporti — è veramente un compito arduo riprendere in mano una situazione non facile che è andata così avanti per cercare di rimettere ordine, di creare qualche aeroporto che abbia una minima massa critica dopo che se ne sono creati così tanti che, di fatto, impediscono la creazione di altri di una certa dimensione, così decretando la suditanza del sistema italiano rispetto a quello di altri. Con il riordino, di cui riparleremo in sede di piano aeroporti, qualche risposta ci sarà.

Con l'onorevole Gentiloni sono totalmente d'accordo. Magari è eccessivo defi-

nire Poste il motore dell'innovazione del problema della pubblica amministrazione, ma può essere un ruolo affidato a Poste quello di essere uno dei motori dell'efficientamento della pubblica amministrazione.

Sulla rete postale, sul suo costo e sulla povertà del servizio postale sono più, personalmente, dell'idea che si debba cercare di sostenerne il costo, ma certamente di non forzare nessun'altro a crearne. È impensabile. I privati al massimo si occupano delle poche aree ricche, ma non gestiranno mai il servizio nella gran parte del Paese.

Quanto a unire gli sforzi tra Telecom, Metroweb e altri, proprio perché aziende quotate, proprio perché non ancora chiaro il percorso da seguire, non mi sento neanche di darle una risposta formale sul fatto che saremmo favorevoli o meno. Vale la risposta che ho dato al suo collega sulle finalità che ci proponiamo.

Non ho notizie inerenti la questione Elettronica e DMT interessata a RAI Way, e quindi non mi sento di dare una risposta, però certamente anche in quel caso parliamo di reti importanti per il Paese ed è giusto seguirne eventuali evoluzioni. Vale il tema del 2012 per RAI. A me piacerebbe, e voi potete essere parte importante di questo lavoro, fare il rinnovo entro il 2012. Mi avete chiesto quale fosse l'intendimento: credo che il servizio universale, che è servizio pubblico, abbia un ruolo molto importante in qualsiasi Paese, compresa l'Italia, e quindi vorrei che fosse un rinnovo di contratto di servizio che valorizzasse molto il servizio pubblico.

Onorevole Lusetti, che la rete non garantisca sempre — Roma è uno di questi posti — un servizio adeguato, non c'è sicuramente dubbio: difficoltà di recapito, o meglio non continuità, e quindi necessità di assicurarsi che con una continuità prevedibile il recapito. Liberalizzare ulteriormente il recapito ricade nel discorso già affrontato: basta che sappiamo che aumenta l'assegno che dobbiamo pagare alla fine dell'anno.

Onorevole Meta, c'era un intero discorso da fare sulle priorità, sulla crescita,

ma vale per tutti che, in realtà, non stiamo pianificando o facendo: l'agenda per la crescita e i suoi capitoli sono definiti dal giorno zero e ogni mese se ne riempie un pezzo. Col decreto che abbiamo approvato qualche giorno fa molti pezzi del programma volto alla creazione delle condizioni per la crescita vanno a coprirsi.

Sui tre contratti in deroga sono d'accordo e, infatti, ci stiamo lavorando, anche con una qualche forzatura da parte mia su certe procedure. Già abbiamo firmato quello di Linate. Per arrivare a una firma con Roma e con Venezia bisogna che le due parti siano d'accordo e noi per ora con queste due controparti non abbiamo raggiunto un accordo né siamo disponibili a concedere cose che, a nostro avviso, non è giusto concedere.

Sulla *governance* dei porti non sono preparato. Affronterò il tema successivamente.

Tornando alle liberalizzazioni, quanto al trasporto pubblico locale, è forse il progetto che sta avanzando con maggiore determinazione. Non solo quello che prevedeva il decreto-legge cosiddetto «cresci Italia» si sta realizzando ma, come sapete, in alcune regioni già sono state aperte le gare, alcune addirittura sono in corso di assegnazione, il decreto-legge ultimo chiarisce una serie di aspetti che sono emersi come di difficile interpretazione, e non c'è nessun rinvio. Dobbiamo assicurare che quelle 1.100 aziende, in gran parte inefficienti, ovviamente non tutte inefficienti, si consolidino nel tempo in poche decine e almeno in alcune regioni ci siano operatori di qualità. Il tema, quindi, non si è assolutamente fermato.

Quanto al rilancio dell'industria pubblica, direi innanzitutto che, a mio avviso, questa non esiste. Esistono settori che possono essere posseduti da privati o da pubblici. Ritengo che esistano settori che non appaiono troppo innovativi e moderni — l'ho dimostrato recentemente, anche quando si è trattato di lavorare su Fincantieri — ma che vi resti uno spazio di crescita importante. Sto mettendo un impegno simile a quello per Fincantieri sulla filiera ferroviaria, a mio avviso un settore

con un grande potenziale, purtroppo in parte gestito pessimamente negli anni scorsi. Tanto STS è un'azienda, all'onore del mondo, gestita bene quanto è stata mal gestita Ansaldo Breda che deve e può essere messa a posto.

Non ritorno su Alitalia, su cui probabilmente ho già detto troppo.

Quanto a Tirrenia, al nostro arrivo abbiamo trovato una soluzione insostenibile dal punto di vista delle regole europee, abbiamo dovuto prendere in mano la situazione e credo che abbiamo trovato la soluzione: se quanto stiamo finalizzando in queste settimane dovesse essere accolto dall'Antitrust, il problema Tirrenia, con tutto quello che si porta dietro, potrebbe essere risolto.

ANTONIO MEREU. Credo che sia di oggi la notizia della decisione da parte dell'Antitrust.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Credo che sia una strada che deve essere perseguita. Se le dico che sono ottimista su questo è perché lo sono veramente. Non voglio ancora parlare di firme finali, ma le assicuro che su Tirrenia, come su un'altra quindicina di casi veramente difficili, abbiamo messo e ho messo l'impegno necessario, di faccia, non, come si diceva prima, del resto.

Io non sono convinto dell'esistenza di corridoi che danneggiano l'Italia. È verissimo quello che lei dice, non dobbiamo dimenticare pezzi dell'Italia, ma l'Italia è quella interessata da più corridoi. Nessun Paese ha quattro corridoi che l'attraversano orizzontalmente e verticalmente e, a fronte di questo impegno dell'Europa, è chiaro che non possono toccare tutte le regioni e dobbiamo integrare a livello statale. I tre corridoi verticali, da Rotterdam, dal Baltico e da Helsinki, e il corridoio del Mediterraneo, l'ex 5, vedono, però, l'Italia tra i Paesi maggiormente interessati dalla pianificazione europea.

Onorevole Terranova, il piano aeroporti non giace nei cassetti, lo stiamo finalizzando. Effettivamente, è un progetto non

facile, che però sta prendendo la sua forma. Su Alitalia non dico altro.

Quanto alla velocizzazione dei contratti di programma, e in particolare del contratto di programma dell'aeroporto di Palermo, sulle registrazioni delle decisioni del CIPE abbiamo voluto, effettivamente, intervenire anche parlando di infrastrutture. Precedentemente, prima delle norme che abbiamo introdotto negli ultimi decreti, poteva essere necessaria un'attesa di più di un anno, fatto insopportabile; adesso siamo a 30, 40, 50 giorni. Tutti insieme dobbiamo verificare quali siano quei meccanismi terribili, burocratici che fanno perdere anni alla gente e alle aziende. In campo infrastrutturale, qualcosa da questo punto di vista è stato fatto.

Il contratto di Palermo è chiuso, è alla registrazione della Corte dei conti e, a costo di andare a mettermi lì davanti finché non l'avranno registrato, vedrete che lo portiamo a casa.

Sul ponte sullo Stretto chiarisco soltanto quello che ho detto per giustizia e verità. Alla domanda che mi è stata rivolta a bruciapelo su cosa pensi del ponte ho risposto la verità, che una decisione non è stata ancora presa, ma che il mio parere personale era non sulla validità o non validità del progetto, soprattutto dal punto di vista tecnologico e che non potevo considerarlo prioritario rispetto a molte altre nostre urgenze. Come risposta integrativa alla domanda dell'onorevole Terranova direi che il nostro interessamento ai problemi del sud è dimostrato dall'oltre 50 per cento di infrastrutture approvate in questo periodo in quelle regioni.

Onorevole Mereu, ovviamente non posso accogliere l'invito a non seguire le direttive europee. Noi le seguiamo e le seguiamo tutte. L'aeroporto di Cagliari non è menzionato tra i dieci di carattere strategico europeo per ovvie ragioni, ma sicuramente è tra gli aeroporti di seconda fascia su cui si investirà. Ho menzionato quelli legati ai grandi corridoi europei.

Quanto alla speranza ai giovani, di cui parlava l'onorevole Monai, la finalità di tutto quello che si sta facendo è creare lavoro per tutti, ma sicuramente per i

giovani. Giustamente, oltre ai temi della crescita, si è parlato della necessità di una formazione per i giovani che li renda impiegabili. In tanti casi, infatti, creiamo disoccupati fornendo loro una formazione che non è quella di cui le aziende, le tipiche aziende italiane, hanno bisogno.

Se spingiamo tutti sull'istruzione tecnica sia normale sia superiore, andiamo a coprire un fabbisogno che in altri Paesi, come la Germania, produce quasi un terzo dell'occupazione. In tanti casi non è né il laureato né il superlaureato la risposta per la tipica azienda italiana, ma il tecnico o il tecnico superiore. Soprattutto, dobbiamo darci una strumentazione scolastica che permetta l'aggiornamento in tutte quelle categorie di aziende che non sono in grado direttamente di erogare istruzione e formazione per tutta la vita lavorativa.

Se esiste, dunque, un'area dell'istruzione e della formazione su cui concentrare gli sforzi in vista della creazione di posti di lavoro, mi concentrerei sull'integrazione e sull'istruzione tecnica e professionale e sull'evoluzione di alcuni istituti tecnici in istituti tecnici superiori.

Onorevole Nizzi, considero il fatto che non ci sia posto sugli aerei anche una buona notizia, non solo una disgrazia. Se fossero anche vuoti, sarebbe sì una vera disgrazia. Scusi se ci ho scherzato, ma ogni tanto è necessario. Io non credo che la Sardegna stia morendo, non credo che il turismo in Sardegna sia finito, ma che si debba e si possa fare di più per quanto riguarda noi in merito al tema del collegamento. Se aggiustiamo adesso Tirrenia nel modo giusto, sicuramente diamo un contributo. Credo che il governatore sappia e tocchi con mano ogni giorno che è uno dei rapporti su cui mi sono impegnato e mi impegno maggiormente. Abbiamo risolto insieme tutti i problemi che sono stati sollevati, alcuni dei quali veramente spinosi.

Onorevole Bergamini, forse quando parla dell'ANAS si riferisce alla separazione in due dell'azienda, concedente e concessionario. Prossimamente, si prevede l'istituzione della figura di un responsabile della concessionaria, praticamente

un'azienda autostradale, come tutte le altre, da valorizzare come tale; ha, invece, maggiormente funzione di agenzia ministeriale quella che dà le concessioni e che, a nostro parere, non era logico fosse confusa con chi esercita o si dà le concessioni.

I 700 milioni di investimenti sulla banda larga sono concentrati nel sud perché abbiamo potuto valorizzare i fondi europei. Quello della copertura del *digital divide* nel nord è forse il singolo problema più grosso che abbiamo, perché è lì che dobbiamo trovare il modo, soprattutto con le amministrazioni locali, perché i privati tendano a non andarci. Non ci sono, infatti, i fondi europei e dobbiamo trovare un modo per assicurare che nella parte industriale magari non a fortissima densità industriale, ma comunque industriale, del nord non coperta dalla banda larga, questa ci arrivi.

Quanto all'Agenda digitale e alla cabina di regia, la nostra e la mia idea personale è di sostituire il più presto possibile la cabina di regia, un organismo comunque non a tempo pieno, non dedicato e non responsabilizzato, anche se composto di Ministri molto convinti, con l'Agenzia che abbiamo proposto e che ha il vantaggio di riunire entità esistenti e che operano in maniera non coordinata in un'unica entità,

la quale risponderà, se sarà approvato il decreto, del coordinamento di tutti i sei cantieri della cabina di regia.

Quanto al provvedimento sui veicoli a basse emissioni, se il Parlamento così ha deciso, è per me solo una buona notizia.

Sulla sicurezza stradale, non sono in grado di rispondere se sia meglio esaminare il provvedimento in Commissione, in sede legislativa, o legarsi a un decreto-legge. Su questo, resto a vostra disposizione.

Per quel che può valere, dirò ad Alitalia che deve assolutamente venire incontro alle vostre richieste, perché si tratta proprio di una questione di rispetto.

Forse abbiamo esaurito gli argomenti.

**PRESIDENTE.** Nel ringraziare il Ministro per la relazione svolta e per gli ulteriori elementi forniti nella replica, dichiaro chiusa l'audizione.

**La seduta termina alle 16,40.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa  
il 6 agosto 2012.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO