

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

13.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 DICEMBRE 2014

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **IVAN CATALANO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		De Lorenzis Diego (M5S)	12, 28
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3	Garofalo Vincenzo (NCD)	14
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, sulle principali linee di intervento in materia di politica dei trasporti (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Lupi Maurizio, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	4, 22, 28
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3, 10, 20, 22, 28	Marguerettaz Rudi Franco (LNA)	20
Catalano Ivan (Misto-PSI-PLI)	17	Nizzi Settimo (FI-PdL)	13
		Oliaro Roberta (SCpI)	19
		Piras Michele (SEL)	15
		Tullo Mario (PD)	10

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

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 14.40.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata mediante la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-TV* della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, sulle principali linee di intervento in materia di politica dei trasporti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2 del Regolamento, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, sulle principali linee di intervento in materia di politica dei trasporti.

Ringrazio il Ministro per aver accolto tempestivamente la nostra richiesta. Abbiamo chiesto al Ministro di informarci su alcune questioni prioritarie, ma utilizzerei la sua presenza e la disponibilità dataci oggi per fare un punto sulle tante questioni aperte, sulle quali dall'estate ad oggi il Governo e il ministero si sono impegnati.

Abbiamo già avuto un confronto in precedenti occasioni, per esempio sul decreto-legge cosiddetto «Sblocca Italia», con il Viceministro e con il sottosegretario. Ora abbiamo questa occasione di avere il

Ministro, e possiamo porgli domande anche su alcune questioni che il citato decreto-legge delega al ministero di sua competenza, a partire dalla questione strategica della riforma dei porti, essendo prevista in quel decreto-legge l'emanazione di un Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Abbiamo modo di fare il punto anche sulla vicenda Meridiana, sulla quale ho chiesto al Ministro di aggiornarci in occasione di questa audizione. Dovremo affrontare anche la questione della costituzione di un gruppo di lavoro interministeriale tra il Ministero delle infrastrutture dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze per quanto concerne ipotesi di privatizzazione di FS SpA e ancora dovremo trattare la vicenda che riguarda l'ENAV. Le questioni sono tante.

Io ritengo opportuno, al di là della richiesta di audizione al Ministro su punti specifici, utilizzare la presenza del Ministro Lupi per fare un confronto generale, come sempre, nel merito di tutte le questioni di interesse della Commissione. Sentiremo la relazione del Ministro sui tali punti, e poiché per la giornata odierna non sono previste altre sedute in Assemblea, pur dovendo tener conto che il Ministro è impegnato a partire da una certa ora del pomeriggio, possiamo svolgere l'audizione senza essere limitati dai tempi di ripresa dei lavori dell'Assemblea, generalmente fissati per le 15. Cominciamo un po' in ritardo rispetto all'orario fissato per l'audizione, ma, non essendoci lavori pomeridiani in Assemblea, potremo continuare a svolgere l'audizione oltre le 15.

Do la parola al Ministro Lupi per la sua relazione.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio il presidente e tutti voi. Entro subito nel merito, visto che avete finito i lavori in Assemblea solo adesso e che, quindi, cominciamo con ritardo rispetto alla programmazione che vi eravate posti.

Se il presidente è d'accordo, io sarò molto schematico e sintetico sui tre punti che lui, per correttezza e anche per dovere istituzionale, mi ha segnalato nella lettera quando ha chiesto la mia disponibilità all'audizione e che ha richiamato brevemente. Sono disponibile in seguito a rispondere puntualmente a tutte le domande dei colleghi commissari. Non considerate, quindi, una mancanza di rispetto il fatto che io sia molto sintetico. Credo che sia più opportuno aggiornarvi rispetto alle vostre richieste e poi rispondere puntualmente alle vostre domande.

Sono tre i temi che il presidente mi ha posto: Piano nazionale della portualità e della logistica, privatizzazione delle ferrovie e sistema del trasporto aereo, con particolare riferimento a Meridiana. Queste sono le tre questioni su cui nell'introduzione mi soffermerò.

Cominciamo dal Piano della portualità e della logistica. Il decreto-legge cosiddetto «sblocca Italia», secondo me in maniera corretta e puntuale, anche con le modifiche che sono intervenute nel confronto con il Parlamento, definisce finalmente un quadro in cui agire e ci pone tempi certi. Non parto dall'inizio, ma dalla fine, altrimenti sarebbe una presa in giro.

C'è già stato un dibattito con il Parlamento e un confronto su questo tema, anche in sede di esame degli emendamenti e di approvazione di alcuni di essi. Si avverte la necessità che l'Italia — e, quindi il Governo e il nostro Paese — si doti finalmente di un Piano strategico della portualità e della logistica, nell'ambito del quale avviare un lavoro riguardo al nostro sistema portuale.

La norma è molto chiara e detta in maniera molto specifici criteri e contenuti. La disposizione detta infatti l'indice dei contenuti che dovrà avere il Piano nazionale della portualità e della logistica,

compreso il tema della revisione, della riorganizzazione e dell'accorpamento delle Autorità portuali, che non sono l'oggetto della riforma, ma sono un punto d'arrivo, a fronte di un disegno strategico.

I tempi di emanazione del Piano sono fissati in novanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge. Quanto al metodo, condiviso anche dal Governo, questo non sarà solo un atto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma un atto collegiale del Governo, approvato dal Consiglio dei ministri, d'intesa con la Presidenza del Consiglio, che prevede anche un confronto con il Parlamento, attraverso il parere delle Commissioni competenti, proprio per il ruolo e la strategicità che questo Piano ha.

Questo per quanto riguarda il metodo. Sempre dal punto di vista del metodo, come premessa, vi informo che non è nostra intenzione fare ulteriori ricerche, studi e analisi. Ce ne sono già tanti, forse troppi, anche a disposizione del ministero. Sono stati impiegati due anni per definire il Piano della logistica e il CIPE nel luglio del 2014 ha fatto un quadro sulla portualità. Io non mi aspetto e non voglio che il Piano nazionale della portualità e della logistica diventi un ennesimo Piano di studio che viene proposto dal Ministero. Deve essere, invece, un documento strategico e operativo, che offre una prospettiva, disegna una strategia, si pone degli obiettivi e determina anche concretamente una strada per raggiungere gli obiettivi e la strategia che vengono delineati.

Dal punto di vista operativo, come ci siamo mossi? Da una parte, abbiamo costituito un Comitato di esperti che possa essere un interlocutore del ministero. Il soggetto che decide è il ministero, non il Comitato di esperti che abbiamo costituito. Diversamente, avremmo dovuto ricorrere al criterio della rappresentanza. Abbiamo cercato di cogliere, invece, attraverso alcune competenze specifiche che abbiamo ritenuto utili, un'interlocuzione continua attraverso quindici personalità che a diverso titolo sono entrate a far parte di questo Comitato di esperti. Non a caso, il coordinamento e la presidenza del Comi-

tato non sono stati affidati a una di queste personalità, come normalmente accade, ossia a una personalità esterna al Ministero, ma al suo Capo di Gabinetto. La Segreteria è del direttore generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, Pujia. L'avvocato Aiello è, quindi, presidente del comitato, e il direttore generale Pujia è segretario.

Tutti i dicasteri, i direttori e i settori competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma anche degli altri ministeri che sono coinvolti nell'elaborazione del Piano nazionale della portualità e della logistica — penso al Ministero dello sviluppo economico e, ovviamente, al Ministero dell'economia e delle finanze e alla stessa Presidenza del Consiglio — sono parte integrante di questo lavoro, che viene svolto, quindi, da tanti soggetti coordinati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Ieri, attraverso una procedura di evidenza pubblica è stata individuata — per noi questo è necessario — anche una società di *advising* che potesse fungere da supporto operativo nell'aiutare il ministero a elaborare il Piano. La società che è stata individuata è l'Ernst & Young. Il criterio è stato quello di convocare a chiamata le più importanti società di consulenza mondiale che avessero già esperienza nei settori dei trasporti e della logistica. Questo è fondamentale perché, nel poco tempo che abbiamo a disposizione, ossia i novanta giorni fissati dal decreto-legge, abbiamo bisogno di avere una consulenza oggettiva, certificata e autorevole che ci permetta di inserire le strategie declinandole in un quadro generale di competitività e di dialogo.

Abbiamo già stabilito che a gennaio, alla fine di questo primo mese di lavoro, circa a metà del nostro percorso, essendo la scadenza a febbraio — terremo una sorta di Stati generali della portualità e della logistica, in cui il ministero delle infrastrutture e gli altri ministeri coinvolti presenteranno agli *stakeholders*, ai prota-

gonisti, il primo *step* del lavoro per discutere, confrontarsi e recepire le osservazioni.

Ovviamente, questi sono tutti passaggi informali, ma anche in questo passaggio informale degli « Stati generali » della portualità e della logistica chiunque appartenga alle due Commissioni parlamentari competenti e voglia partecipare sarà gradito ospite. Mi sembra che questo sia doveroso. Il passaggio formale con le Commissioni lo farò, invece, nel momento in cui, come la legge prevede, verrà definito il contenuto del Piano.

Rapidissimamente, per quanto riguarda i principi ispiratori, ossia i grandi temi da trattare, ne abbiamo individuati sette su cui il Piano si baserà, una sorta di indice su cui sviluppare ed elaborare il Piano stesso.

Ribadisco che, ovviamente, in questo periodo ci sarà il coinvolgimento di tutti. Non solo tutti lavoreranno, negli « Stati generali » della portualità e della logistica, ma nel frattempo, di volta in volta, sarà interesse del Ministero audire e coinvolgere gli operatori internazionali e chiunque possa portare un contributo nel massimo della trasparenza e dell'ufficialità. Questa è, quindi, una fase fondamentale.

Tornando ai sette principi ispiratori, il primo è il rilancio dell'Italia come piattaforma logistica e portuale all'interno del Mediterraneo. È un primo punto generale che prevede una serie di declinazioni, quali l'aumento della produttività e dell'interscambio commerciale; la creazione di posti di lavoro nel settore della logistica e della portualità; il ruolo di *leadership* e la valorizzazione della vocazione nel traffico a breve e medio raggio nazionale intercomunitario e inframediterraneo. Questo è un punto importante: si tratta di definire il perimetro entro il quale possiamo esercitare il nostro ruolo di *leadership* e le vocazioni che abbiamo come Paese. Come voi sapete, la portualità italiana presenta caratteristiche diverse dalle altre portualità. È puntiforme, non è concentrata soltanto nei tre più grandi porti. I tre porti più grandi concentrano solo il 30 per cento complessivo del traffico di

merci che avviene nei nostri porti. Di questo comunque dobbiamo tenere conto all'interno di un disegno. Questo è un punto di forza, ma è anche un punto di debolezza ed è il tema da cui noi parliamo.

Si aggiungono poi altri principi; il secondo si compone di tre aspetti: sviluppo delle autostrade del mare; centralità del sistema italiano; recupero della competitività rispetto ai porti del Mediterraneo. Quanto a quest'ultimo principio la nostra *leadership*, come è normale che sia, deve essere esercitata all'interno dell'area del Mediterraneo. È qui che dobbiamo individuare i nostri *competitor* e che dobbiamo capire come recuperare la funzione di *leadership*. Questo è un importante punto di lavoro su cui dovremo poi fornire delle risposte. Il secondo è come catturare traffico. Se il primo punto riguarda l'Italia come piattaforma logistica e portuale del Mediterraneo, il secondo riguarda la valutazione della quantità di traffico che abbiamo e le possibilità di recuperarne altro. È evidente che è solo in base alla quantificazione delle nostre potenzialità che si potranno decidere gli investimenti in infrastrutture e in strutture.

Il nostro dato di oggi si attesta a 9 milioni. Ovviamente, non parliamo solo di merci, lo vedrete, perché la portualità, l'interportualità e la logistica non sono solo il trasporto o il traffico di merci. In particolare, nei nostri porti abbiamo due grandi vocazioni, quella della merce e della logistica, ma anche quella dei passeggeri e dell'aspetto turistico e, quindi, anche la vocazione turistica è forte e va valorizzata. Basti pensare al tema delle grandi navi da crociera. Anche qui, se finalmente noi iniziassimo a dire che in Italia ci sono degli *hub* per la logistica, ma anche degli *hub* per la crocieristica e per il trasporto passeggeri, forse avremmo iniziato a smettere di pensare che uno compete con l'altro.

Faccio due esempi per rendere il concetto ancora più evidente. È evidente che Venezia e Civitavecchia, per fare due esempi di porti che si trovano in due aree fondamentali di attrazione del nostro

Paese, con tutto ciò che possono rappresentare da un punto di vista della crocieristica, sono importanti. Se individuassimo un terzo polo che serva tutta l'area del Mediterraneo verso il Sud avremmo completato il quadro. Comunque, su questo sta lavorando il gruppo di esperti cui prima facevo riferimento.

Mi sono forse dilungato un po' troppo su questo aspetto, quindi procedo velocissimo. Il terzo principio è l'interconnessione dei nodi portuali con le altre reti e quindi l'intermodalità. Se si è deciso quale posizionamento avere e quanto traffico si vuole catturare, si deve anche decidere come le nostre reti si devono interconnettere. Questo è uno dei punti più deboli che abbiamo ed era una delle questioni che, peraltro, in questa Commissione avevate evidenziato, già nel corso della mia prima audizione, all'inizio della legislatura.

Il quarto principio è la competitività del sistema logistico portuale.

Il quinto riguarda la rivalutazione degli investimenti in termini di impatto su PIL, costi e sostenibilità economica e ambientale, flessibilità del Piano rispetto agli scenari di riferimento, ruolo e natura giuridica delle Autorità portuali. Il grande tema delle Autorità portuali arriva solo alla fine del percorso che abbiamo delineato. È chiaro che questo non è un indice rigido. Nel mese e mezzo di lavoro che passerà da qui agli Stati generali — di cui è già passato mezzo mese — noi dovremo riempire, sviluppare o aggiornare, anche a partire dai vostri contributi, questo indice, che diventerà una traccia di lavoro operativa e che poi da gennaio a marzo evolverà nella proposta di Piano della logistica che includerà anche la riorganizzazione delle Autorità portuali, la loro natura e l'inserimento in un bacino più ampio, nonché indicazioni su come logistica e portualità possano andare di pari passo.

Credo di avere dato le principali indicazioni al riguardo, ma, ovviamente, potremo approfondire ancora il tema della portualità.

Passiamo alle Ferrovie. Come ha detto il presidente, si è costituito presso il Mi-

nistero dell'economia e delle finanze un gruppo di lavoro composto dal medesimo Ministero e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ossia dei due ministeri che rappresentano il primo l'azionista di Ferrovie dello Stato e il secondo l'organo che fornisce l'indirizzo strategico al Gruppo Ferrovie dello Stato italiane SpA. Si tratta di un gruppo di lavoro che si è insediato la settimana scorsa e che ha come scopo quello di definire misure propeedeutiche alla privatizzazione.

Che cosa vuol dire questo? Si parla di quadro giuridico, quadro regolatorio e quadro finanziario, perché ovviamente il processo di privatizzazione deve avere queste tre componenti, che per noi sono fondamentali. Io credo che, come me, voi abbiate la stessa sensibilità di capire che sono il cuore della partita che è in gioco.

Il secondo obiettivo del gruppo è il supporto all'azienda e l'accompagnamento nel percorso di valorizzazione e privatizzazione. Secondo le intenzioni dei due Ministeri, il percorso di privatizzazione non può essere un percorso isolato, che vede l'azienda come unica protagonista. L'azienda è certamente protagonista, come è normale che sia, ma deve essere accompagnata in tutto il percorso da questo gruppo di lavoro. Il gruppo di lavoro è composto, in questo caso, da rappresentanti dei due Ministeri e delle Ferrovie dello Stato. Non a caso, forse avete visto che, mentre all'inizio era stata data una delega al presidente delle Ferrovie dello Stato sulle privatizzazioni, questa delega è stata restituita, ma non è stata riaffidata ad alcuno. Tutte le deleghe operative sono nelle mani dell'amministratore delegato della *holding*, ma quella sulle privatizzazioni è stata conferita a questo gruppo. I due ministeri hanno voluto, cioè, sul tema delle privatizzazioni, prendersi la responsabilità di coordinare e di guidare il processo. Questo è il messaggio che è stato trasmesso. Ovviamente, l'oggetto della privatizzazione dovrà affrontare i temi su cui dobbiamo discutere. Quale sarà l'oggetto della privatizzazione? Sarà tutta la *holding*? Si scorporerà la rete? Si scorporeranno alcuni soggetti?

Per esempio, parliamo della rete elettrica di Ferrovie dello Stato. Voi sapete che la rete elettrica è già oggetto di privatizzazione. Ferrovie dismetterà la propria rete elettrica. È piuttosto naturale che Grandi Stazioni possa essere una società importante. Per sua natura già oggi ha una composizione societaria che vede una partecipazione molto consistente del gruppo di privati e che normalmente potrebbe immediatamente essere messa sul mercato. Una volta valorizzate le grandi stazioni, non ha più senso e scopo procedere. Noi, invece, riteniamo che il Gruppo dovrà fornire risposte riguardo a questo percorso.

Ovviamente, poi la privatizzazione avverrà, come è avvenuto per altri gruppi — penso a ENI e a ENEL — sul mercato, nel senso che si collocherà in Borsa. Sarà quella la strada che andremo a percorrere. Oggi in maniera predominante è questa la strada che noi riteniamo possa essere percorsa e che permetterebbe di mantenere assolutamente il controllo, come è giusto che sia e come è per i grandi gruppi strategici del Paese, e, allo stesso modo, di collocare un'azienda efficiente sul mercato come Ferrovie dello Stato, con azionariato diffuso, valorizzandone l'*asset* strategico e fornendo patrimonio e risorse per permettere ulteriori investimenti, mantenendo però, contemporaneamente, un disegno equilibrato. Trattandosi di un percorso, però, non posso asserire già oggi che la strada sia questa o l'altra.

Infine, stiamo vedendo anche gli strumenti con cui andare verso la privatizzazione. È evidente che comunque — lo dico già fin d'ora — qualunque strumento si scelga, ossia qualunque sia la natura del provvedimento con cui andare a privatizzare, che sia un DPCM o un altro strumento, il Governo dovrà, anche perché lo vuole (non è un'obbligatorietà, ma una volontà), sottoporre al vaglio delle Commissioni parlamentari il percorso di privatizzazione prima ancora di adottare lo strumento.

Questo è un impegno che hanno preso i Ministeri dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti e la

Presidenza del Consiglio. Pertanto, indipendentemente dalle norme, questo sarà l'impegno sostanziale e formale che noi, come Governo, ci assumiamo in questo momento nella Commissione competente.

È evidente che anche su questo c'è la disponibilità del Governo, in una fase più avanzata — si è appena insediato la settimana scorsa il gruppo di lavoro — se la presidenza lo riterrà opportuno, venire ad aggiornare di volta in volta le Commissioni competenti — andrò personalmente domani e anche la settimana prossima al Senato — sul processo di privatizzazione. Questo mi sembra assolutamente doveroso. Non lo farà solo il mio ministero, che è parte integrante, ci sarà anche il ministero dell'economia e delle finanze, per gli strumenti più tecnici.

Noi abbiamo a cuore l'indirizzo strategico, ossia abbiamo a cuore che questo processo di privatizzazione rappresenti un passaggio di valorizzazione e di rafforzamento dell'*asset* di Ferrovie che permetta allo Stato di valorizzare e contestualmente di andare a diminuzione del debito pubblico. Contemporaneamente auspichiamo che questo possa essere uno strumento non di indebolimento, ma di rafforzamento nel perseguire gli obiettivi che alle Ferrovie dello Stato sono assegnati.

Passo al terzo punto, che tratto in modo più veloce alla luce del poco tempo residuo, per poter ascoltare le vostre domande: il trasporto aereo e la questione Meridiana. Sul trasporto aereo, c'è un aggiornamento rispetto all'ultima volta, perché il fatidico Piano nazionale degli aeroporti è stato adottato dalla Presidenza del Consiglio. È stato ora sottoposto alla Conferenza Stato-regioni. Si è insediato nella Conferenza Stato-regioni un Comitato tecnico che sta dialogando con gli uffici del nostro ministero. Credo che ci sarà già un primo passaggio in Conferenza Stato-regioni — così mi è stato riferito — il 18 dicembre prossimo.

Anche su questo io ritengo, come avevamo detto, che sia più utile — anche per avere i contorni più definiti — che un eventuale passaggio in Commissione avvenga dopo l'espressione del parere della

Conferenza Stato-regioni e comuni, perché così avremo anche eventualmente recepito le osservazioni delle regioni e avremo un quadro più definito.

Immediatamente dopo l'approvazione o i suggerimenti che la Conferenza Stato-regioni vorrà fornirci, credo quindi che sarà utile fare un passaggio specifico di approfondimento, avendo tutta la documentazione definitiva, insieme alla Commissione. Io credo che entro la fine di gennaio questo incontro potrebbe essere fatto; credo sia opportuno che il Ministero vi mandi prima la documentazione, in modo che ognuno possa esaminarla per far sì che, quando ci confronteremo, si possa già entrare nel merito delle questioni, senza dover fare l'illustrazione generale.

Tenete conto che l'adozione del Piano nazionale degli aeroporti da parte del Governo, che, vi ricordo, sarà un decreto del Presidente della Repubblica, è stata vista dal mercato internazionale in una maniera molto positiva. È stata vista positivamente non solo da Etihad, per capirci, o dagli investitori. Per la prima volta l'Italia si è dotata di un quadro di riferimento strategico che permette la certezza — non bisogna perdere questa caratteristica — delle priorità, ossia l'individuazione certa degli aeroporti che vengono ritenuti fondamentali e di interesse nazionale e di quelli che vengono ritenuti di interesse strategico, nonché la certezza degli investimenti infrastrutturali che dovranno essere fatti, in modo che anche gli investitori privati e istituzionali possano avere finalmente un quadro di riferimento.

Prima di parlare di Meridiana — e concludo — vi porto un aggiornamento sul caso Alitalia, visto che non ci siamo più incontrati. Il ministero è molto contento. Anche ieri ho avuto degli incontri con i nuovi Commissari europei, il Commissario dei trasporti, il Commissario del mercato interno e il Commissario della concorrenza, che sono, peraltro, i tre Commissari coinvolti riguardo l'operazione Alitalia-Etihad.

Un primo pronunciamento da parte della Direzione generale per la concor-

renza della Commissione europea si è già avuto e io ho espresso la soddisfazione del Governo riguardo a questo appuntamento. Non potevamo avere dubbi. Poiché noi abbiamo non solo seguito esattamente le direttive europee, ma anche perseguito un rilancio della nostra compagnia di bandiera che sventolasse — a proposito di bandiera — la bandiera della concorrenza del mercato e, finalmente, della competitività, non avevamo dubbi che l'Unione europea non potesse che darci il via libera, che infatti ci è stato dato.

Questo via libera dell'Unione europea ha permesso il *closing* definitivo tra i due soci italiani ed Etihad. Il 1° gennaio partirà, quindi, la nuova società. I vertici li conoscete perché sono già stati designati.

La soddisfazione più grande, anche dal mio punto di vista, a dimostrazione che, secondo me, quella di Alitalia deve diventare un modello anche per altre crisi industriali, è che, a fronte di un grande Piano industriale — lo ricordo: 1 miliardo e 700 milioni di euro di investimento — che offre una prospettiva, è stato affrontato anche il tema degli esuberanti, che è stato il tema che sin dall'inizio avevamo a cuore e che voi ci avevate prospettato come una delle urgenze.

Stavamo parlando di un'azienda che conta 14.000 dipendenti. Si parlava all'inizio di piani di esubero per 5.000 persone ed eravamo arrivati a definirne 2.125. Ad oggi stiamo seguendo puntualmente la questione, come da impegni, sia per quanto riguarda gli esuberanti che sono andati poi in mobilità volontaria, che sono stati tantissimi — credo che siamo arrivati a più di 800 — sia per i ricollocamenti che stanno avvenendo.

Pensiamo al tema Atitech e al ritorno di funzioni fondamentali dall'estero all'Italia. La manutenzione degli aerei si svolgeva in Israele ed è tornata a Roma. Questo porta a ricollocare 200 persone dalla manutenzione in Atitech. Questi mi sembrano elementi non da poco conto, di cui tutti dovremmo essere contenti. Lo dico perché abbiamo fatto tutti la nostra parte.

Ad oggi dovrebbero essere soltanto, ma speriamo che diminuiscano — anche se si

trattasse di una sola persona, noi ne saremmo preoccupati — 440 le persone che alla fine di questo processo rimarranno in mobilità. Tutte le altre sono state messe in mobilità, per procedere poi alle ricollocazioni di Atitech (fornitori, informatica e via elencando). Mi sembra, quindi, che l'operazione debba avere la soddisfazione di tutti.

Dal 1° gennaio ci sarà la nuova sfida, ossia il rilancio non solo della compagnia di bandiera Alitalia, ma anche del sistema aeroportuale complessivo. Questo è il punto che noi stiamo sottolineando.

Sono rimaste aperte poi con la Commissione europea alcune questioni che riguardano il tema della concentrazione da affrontare con il Commissario ai trasporti e il tema degli aiuti di Stato da affrontare con il Commissario alla concorrenza. Anche su questo, senza anticipare nulla, in base ai colloqui di ieri credo di poter affermare che siamo sulla buona strada.

Per quanto riguarda la concentrazione, Enac ha fatto la sua *due diligence*, come doveva fare, e ha inviato il 1° dicembre una lettera formale alla Direzione generale Mobilità e trasporti (Dg Move) con la conferma che il controllo della società è in mani europee, ossia di capitali europei, come la legge europea prevede.

Per quanto riguarda la compagnia Meridiana, mi piacerebbe che ci fosse lo stesso esito positivo che abbiamo avuto per Alitalia, ma siamo ancora in corsa. Io credo che l'esperienza di Meridiana sia già un grande successo. Le condizioni, però, sono diverse. Bisogna stare molto attenti.

In questo caso, il dialogo più importante è avvenuto presso il Ministero del lavoro, non perché il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti volesse tirarsi indietro, ma perché non c'era un problema di ricollocamento di una prospettiva strategica industriale a rischio di chiusura. Con Alitalia c'era il rischio di chiusura. Su Meridiana non è mai stato posto dalla proprietà il tema della chiusura. È stato solo evidenziato (ovviamente, uso un eufemismo) un problema di esuberanti che

impediva di proseguire l'attività. Concludendosi la cassa integrazione, si chiede la mobilità.

C'è stato un tentativo di spostare sul livello nazionale il confronto al Ministero del lavoro. Questo tentativo è fallito. Adesso siamo su base regionale, nel confronto tra sindacati e azienda. È evidente che stiamo seguendo con molta attenzione l'evoluzione. Io credo — lo dico anche qui in Commissione — che ci debba essere grande responsabilità da parte di tutti. Ovviamente, ci deve essere responsabilità da parte dell'azionista, che in questo momento è e continua ad essere un azionista molto solido, che ha investito per cinquant'anni in quella regione, ossia nella regione Sardegna, e nella compagnia Meridiana, la quale ha comunque avuto la sua storia.

Ci deve essere grande responsabilità, però, anche da parte dei sindacati, perché il rischio di ritrovarci non in una strada di ristrutturazione aziendale, ma di chiusura dell'azienda, che oggi non c'è, potrebbe esserci. La mia paura è che ci possa essere. Ognuno, quindi, deve fare la sua parte.

Per quanto riguarda il sottoscritto, dopo le dimissioni dell'amministratore delegato di Meridiana, Scaramella, io l'ho chiesto e ho incontrato lunedì la proprietà e i vertici di Meridiana, ossia il nuovo amministratore delegato, che è un amministratore internazionale con grande esperienza, e ho avuto una conferma. La mia domanda non poteva che essere, da Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quella che feci anche ad Alitalia: siamo di fronte a una chiusura dell'azienda, oppure l'azionista conferma la volontà di continuare a investire in quel settore e ha bisogno di una ristrutturazione per poter rimanere sul mercato? In questo secondo caso noi non possiamo che verificare, accompagnare e creare le condizioni perché questo accada. Se, invece, siamo di fronte alla prima ipotesi, dovremo vedere se ci sono soluzioni, insieme con le istituzioni di riferimento, perché si porrebbe il tema della continuità territoriale e tanti altri temi connessi.

La risposta formale, ancora una volta, è stata che l'azionista ha ancora volontà di investire in Meridiana. Non a caso, ha scelto un amministratore delegato di grande competenza internazionale perché vuole rilanciare. Noi non possiamo che prendere atto di questo e sperare che la responsabilità cui facevo appello prima scatti sempre da parte dell'azienda. È ovvio che 1.600 esuberanti, a fronte di 2.200 persone, fanno pensare. Non sarà una chiusura, ma è certamente un forte ridimensionamento.

Contemporaneamente, occorre responsabilità anche da parte dei sindacati, perché l'azienda lamenta — poi ognuno faccia le sue considerazioni — che 600 persone che erano già fuori dall'azienda sono state obbligatoriamente riassunte a seguito di una sentenza del tribunale: 600 persone su 2.100 sono comunque un costo in un'azienda.

Io non entro nel merito del torto o della ragione. Non spetta al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entrare nel merito. Mi spetta, però, constatare i contorni delicati della situazione che ci sono attorno a Meridiana. Spero di essere stato esaustivo.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. Sono tante le notizie e le informazioni che ci ha portato. Io propongo di fare inizialmente un intervento per gruppo. Poi valutiamo tempi e disponibilità del Ministro per verificare se c'è la possibilità di un secondo giro di interventi.

Do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

MARIO TULLO. Cercherò di essere veramente breve e se riesco anche un po' schematico, dal momento che so che anche altri colleghi del Gruppo del Partito democratico vogliono porre questioni al Ministro, e cercherò quindi di facilitare questa esigenza.

Noi salutiamo sempre positivamente la disponibilità con cui il Ministro si confronta con la Commissione e siamo anche a trarre un bilancio molto positivo, voglio

riconoscerlo a lei e al Governo, su come è stata gestita l'emergenza Alitalia e su come questa vicenda è stata risolta, almeno nell'immediato. Questa è una situazione in cui bisogna continuare a vigilare, lei lo sa meglio di me, soprattutto sul tema della manutenzione. Non vorremmo trovarci tra qualche mese a doverne discutere in maniera preoccupata. Comunque siamo soddisfatti di come la vicenda è stata affrontata rispetto ad altri Esecutivi, che non erano stati capaci di affrontarla e di risolverla.

Lei, però, Ministro, ha la capacità, essendo stato parlamentare per lungo tempo, di sapere che cosa si attendono i parlamentari da un Ministro, ragion per cui introduce i temi, dà anche una risposta e facilita anche un po' il nostro compito.

In tutte e tre le questioni trattate — si tratta di cose diverse — ci sono Comitati tecnici, Comitati di studio, che stanno elaborando proposte e sono previste delle tappe. Poiché abbiamo anche presentato emendamenti, lei si dovrà confrontare con il Parlamento. In alcuni casi lei ha affermato di voler scegliere il confronto con le Commissioni, il che è positivo.

Questo vale per il Piano degli aeroporti, in cui c'è un confronto anche con la Conferenza Stato-regioni ed enti locali, su cui poi faremo il punto. Io condivido, in linea di massima, la razionalizzazione che lei ha previsto sul Piano.

Vi è il tema di Meridiana, su cui credo che interverrà la collega Mura. È chiaro che la questione è diversissima da Alitalia. Ci troviamo di fronte a soggetti privati, anche se nel passato — prima direttamente, se non sbaglio, poi con gara — Meridiana per la continuità territoriale ha avuto ingenti contributi e finanziamenti. Dobbiamo cercare di capire se i responsabili vogliono veramente investire e cercare di salvaguardare una realtà produttiva, il che vuol dire, per alcune realtà — penso alla Sardegna in particolar modo — anche tanta occupazione.

Per quanto riguarda il tema Ferrovie dello Stato, anche da questo punto di vista lei ci ha detto che state iniziando con i

diversi ministeri ad affrontare una materia complicata. Voglio precisare da subito che non c'è un atteggiamento ideologico da parte del Partito democratico a non confrontarsi con il tema della privatizzazione. Ricordo, però, al Ministro che spesso questo Paese, di cui in Europa si parla tanto male, va più avanti di altri.

Noi abbiamo esaminato ed elaborato un documento finale sul cosiddetto « quarto pacchetto ferroviario » e abbiamo scoperto che siamo il Paese che ha liberalizzato di più. Lo ha detto lei: c'è il tema della separazione tra rete e vettore, si tratta inoltre di una *holding* molto complessa, con tanti soggetti che interagiscono. Bisogna capire su quale segmento, se un segmento sarà, si vuole intervenire con una privatizzazione. Lei ha parlato di azionariato diffuso, il che può voler dire tante cose. Può voler dire prevedere la partecipazione di altri o forse portare in Borsa quest'azienda. Da questo punto di vista, noi non abbiamo alcun pregiudizio: confrontiamoci quando il gruppo di lavoro sarà un po' più avanti.

Concludo rapidamente sui porti e sul Piano della logistica. Lei ha fatto la scelta di un Comitato di esperti che non produrranno uno studio. Di studi sono pieni tanti istituti. Io parlo di quelli pubblici, non di quelli privati, e delle fondazioni. È un dibattito che non appartiene alle istituzioni e che non dovrebbe fare pressione sul Parlamento e tanto meno sul Governo. Penso allo studio più moderno che ho visto, che è quello di Cassa depositi e prestiti, alcuni anni fa. Ho notato che tra gli studiosi inseriti nel Comitato c'è chi ha curato quello studio. Lei ci ha già fornito una risposta parlandoci dello *step* a metà percorso. Faremo gli « Stati generali » e, quindi, avremo una risposta a quelle perplessità che noi le avremmo manifestato e che le manifestiamo comunque. Rilevo che il mondo del lavoro portuale non è rappresentato in questo Comitato, e avrebbe potuto fornire un contributo. Peraltro, non parliamo solo di organizzazioni sindacali. Penso alle associazioni delle ex compagnie portuali, penso a tutti i servizi tecnico-nautici. Parliamo di soggetti che, a fronte

di battaglie datate, iniziate da molto tempo, sono stati capaci, in questi ultimi vent'anni, di garantire la gestione del sistema senza una sola giornata di sciopero. La responsabilità dimostrata dal mondo del lavoro, secondo me, sarebbe da valorizzare.

Io le chiedo, Ministro, che questo Comitato, che lei sovrintenderà, e le decisioni che il Governo prenderà non siano vittima di un atteggiamento pregiudiziale e ideologico. I sette punti sono tutti condivisibili. Io non vorrei che, alla fine di questo percorso, però, ci trovassimo solo e semplicemente con un'operazione che io definisco di *spending review*, cioè con la riduzione di qualche numero di Autorità portuali. Si tratta di un'operazione che, come ho già detto, noi condividiamo, se supportata da un vero impegno sul rilancio della logistica e della portualità. C'è anche il ruolo delle Autorità portuali, che oggi sono enti pubblici e che io credo sia bene che rimangano tali. Da questo punto di vista vedremo insieme a metà percorso e alla fine del percorso quali saranno le decisioni prese, anche perché la legge n. 84 del 1994 rimane in vigore. Non credo sia volontà del Governo — abbiamo anche provato un po' a discuterne l'ultima volta nell'ambito di un *question time* — sostenere l'idea che questo sia un Piano che, poiché nella legge n. 84 del 1994 non è previsto il numero delle Autorità portuali, si occuperà solo di questo tema, concludendo così la questione. Di questo non c'è bisogno. Credo che gli esperti che lei ha coinvolto più di me glielo diranno. C'è bisogno di uno sforzo, di un passo in avanti che sia veramente dettato dal pensare un po' più in grande. Da questo punto di vista noi la ringraziamo per tutte le cose che oggi ci è venuto a riferire e anche per l'apertura a un confronto più approfondito.

Ho un'ultima considerazione. Alla fine, se si tratterà di apportare una modifica ad alcune norme, questo non sarà solo un passaggio rituale e formale, ma dovremo collaborare insieme per capire come modificare la legge n. 84 del 1994.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE IVAN CATALANO

DIEGO DE LORENZIS. Ringrazio il presidente per aver invitato in Ministro in audizione. Tutti ne sentivamo la necessità. Come ha anche convenuto il Ministro, ci ha fatto visita troppe poche volte. Auspichiamo un suo ritorno in breve tempo e audizioni più frequenti.

Prima di porre tre quesiti io vorrei fare un appunto su quanto il Ministro ha riportato. Per quanto riguarda la portualità, lei ha parlato di un Comitato, con esponenti che però sono in pieno conflitto di interesse. Sono vicini al Nuovo Centro Destra e sono parte integrante in una fondazione. Su questo Comitato noi abbiamo forti perplessità.

Ancora, lei parla di collegialità delle decisioni e per lei la collegialità è il Consiglio dei ministri. Per me questa non è collegialità, ma oligarchia.

Pertanto, noi ci chiediamo che fine abbia fatto la riforma della legge n. 84 del 1994. La modifica della legge è incardinata al Senato e sembra che si sia insabbiata. Il dibattito sulla riforma della legge 84 sarebbe forse un confronto più collegiale e democratico.

Il secondo punto che lei ha trattato e sul quale io vorrei soffermarmi è la privatizzazione di Ferrovie. Lei parlava di un azionariato diffuso, come è già avvenuto per Eni ed Enel. L'azionariato diffuso — faccio riferimento a Telecom, ma anche a Eni — in realtà non prevede alcun potere dei piccoli azionisti sulla nomina del Consiglio di amministrazione. Ad Eni ha permesso di comprare delle centrali nucleari, violando due *referendum* popolari.

Lei ha anche fatto un riferimento alla necessità di valorizzare l'azienda per poter raggiungere gli obiettivi che lo stesso gruppo imprenditoriale — parlo di Ferrovie, ovviamente — si pone. Non ha appena detto, però, che è lei, con il suo ministero, a fornire gli indirizzi strategici? Se gli obiettivi strategici non sono raggiunti, mi chiedo quale sia la funzione del ministero nella gestione di Ferrovie.

Per quanto riguarda, invece, i quesiti che non sono stati affrontati dall'esposizione del Ministro, vorrei provare a porle alcune domande. Sul trasporto pubblico locale ci si aspettava una legge delega da parte del suo ministero, ma da un anno a questa parte non ne abbiamo avuto notizia. Ancora, nella legge di stabilità sono stati tolti 200 milioni di euro a questo settore. Anche gli enti locali, regioni e comuni, hanno scritto al ministero per rifinanziare con la legge di stabilità il fondo che è stato istituito, che manca ogni anno di un miliardo e che costringe gli enti locali a tagliare i servizi. Inoltre, prevede degli aumenti tariffari, perché le regioni in qualche modo devono sopperire a questi tagli.

Il secondo tema che non è stato trattato dal Ministro — probabilmente è stato trattato in altra sede, immagino al Senato — è il fatto che sui costi dell'alta velocità Torino-Lione, ma anche su quelli del Brennero, ci sono forti incongruenze. In alcune leggi di stabilità sono state stanziare risorse sulle quali si è poi intervenuti con altri decreti. Vogliamo capire quale sia realmente l'intenzione del Governo e soprattutto quanto questo costi, in termini di risorse mancanti, per tutto il trasporto ferroviario locale, dei pendolari e turistico.

L'ultimo tema, secondo noi importantissimo, che riguarda in parte anche il trasporto aereo, come ha annunciato il Ministro, è la vicenda Enav. Si parla sempre di privatizzazioni: c'è un Consiglio di amministrazione dimezzato e non è stato nominato un amministratore delegato. È ormai più di un mese che non ci sono queste nomine.

Oltre alla privatizzazione, ci sono anche importanti questioni che Enav deve affrontare, come il Cielo unico europeo e la costituzione dei FAB, i blocchi funzionali di spazio aereo. Anche su quelle mi sembra che siamo in ritardo. Il Ministro dovrebbe fornire qualche risposta in proposito.

Pongo un'ultima domanda sempre su Enav. Abbiamo letto da notizie di stampa che il ministero, in questo caso quello dell'economia e delle finanze, sta pen-

sando di trattenere e dividere gli utili dell'azienda — si parla di 200 milioni, o di una cifra del genere — prima dell'approdo in Borsa. Vorremmo capire qual è l'utilità di questa operazione e soprattutto osservare che questi 200 milioni non compaiono in bilancio. Anche su questo tema vorremmo dei chiarimenti.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MICHELE POMPEO META

SETTIMO NIZZI. Grazie, signor Ministro, per la veloce e completa esposizione del programma del Governo. Pongo tre domande che il Gruppo di Forza Italia ritiene importanti.

Abbiamo visto nell'ultimo periodo che Ferrovie dello Stato, RFI e altri soggetti all'interno della *holding* hanno cercato di sviluppare i trasporti ferroviari soprattutto al Nord e al Centro, creando una sorta di limitazione — cosiddetta fisiologica — al di sotto di Roma e di Napoli.

Noi vorremmo che, per quanto riguarda la privatizzazione, che riteniamo sia un'operazione buona, si stesse un po' più attenti rispetto a quanto è già successo sino ad oggi su altre privatizzazioni. Vorremmo, cioè, l'assicurazione che quel servizio generale possa continuare a esistere e a essere sviluppato in una grande parte del nostro Paese che soffre già di carenza di servizi. Non vorremmo che la privatizzazione ci portasse, in un futuro più o meno lontano, ad avere ancora una riduzione di servizi al Sud e soprattutto nelle isole, dove i servizi sono assolutamente deficitari.

Per quanto riguarda il Piano strategico della portualità, anche in questo caso noi siamo d'accordo su un Piano serio, che tenga conto delle innovazioni, non basato sull'idea di come eravamo nel 1900. Non vogliamo che nelle Autorità portuali presenti ci fosse, ancora una volta, l'ingerenza della politica di tipo locale, che porterebbe alla salvaguardia di alcune specificità rispetto ad altre.

L'*advisor*, i ministeri e lei in particolare dovrete valutare con attenzione e soprat-

tutto sovrintendere e verificare che, qualora il mercato - noi dobbiamo parlare di quello e dei servizi da fornire alle varie zone d'Italia - dovesse decidere che ci debbano essere non più due Autorità portuali, ma una, o non più quattro, ma due, questo avvenga realmente. Altrimenti ci sarà, ancora una volta, una lotta di campanile che non giova al Paese.

Facciamo le cose seriamente. Alcune Autorità portuali esistono solo perché hanno alle spalle la storia di essere state istituite in antiche città feudali. Adesso le Autorità portuali devono essere istituite laddove c'è mercato, laddove ci sono passeggeri, laddove ci sono merci realmente da distribuire e laddove c'è traffico.

Passo alla penultima domanda - l'ultima la riservo per Meridiana - sul problema di Roma. Io penso che i ministeri non possano, una volta avvenuta la privatizzazione per una società importante di trasporto aereo come Alitalia, dimenticare che l'aeroporto d'Italia, quello di Roma, possa continuare a essere gestito in questo modo, con ritardi continui e con servizi scadenti.

Soprattutto non è più pensabile che oggi il trasferimento dei cittadini dall'aeroporto della città più importante al suo centro, il trasporto verso la capitale italiana, possa e debba avvenire con sistemi di trasporto anacronistici, con taxi sgangherati e sporchi e servizi assolutamente inadeguati. Perché non mettiamo in competizione i vari servizi di trasporto? Perché continuiamo a tenere il treno anacronisticamente con quelle velocità e con quelle limitazioni di sviluppo? Sono queste le questioni importanti, oltre alla logistica interna dello stesso aeroporto di Roma.

L'ultima domanda la riservo per Meridiana. È di ieri la notizia che l'insofferenza dei lavoratori di Meridiana ha portato a due attentati molto rilevanti e che evidenziano la difficoltà con cui affrontare la vicenda. Io non penso che questa situazione potrà migliorare. Anzi, peggiorerà, se non diamo una spinta determinante alla chiusura delle trattative.

Noi vogliamo salvare - parlo da sardo e da cittadino olbiese - l'azienda. Se salviamo l'azienda, salviamo anche i posti di lavoro. Non dobbiamo avere paura di perdere oggi mille posti di lavoro. L'esempio eclatante che ha fatto poco fa lo stesso Ministro è che da 5.000 esuberanti di Alitalia si arriva a 440. Noi siamo fermamente convinti che si debba offrire la possibilità di risanare l'azienda. Il principe Karim Aga Khan vuol fare questo. Non ha intenzione di chiudere, ma non possiamo continuare a mettere le persone alla berlina e soprattutto a fornire scarso supporto politico a questa gravissima situazione. Chiedo un intervento serio e concreto da parte sua.

VINCENZO GAROFALO. Signor Ministro, non è la prima volta che lei viene in Commissione e anche questa volta ci ha portato una serie di informazioni importanti. È stato opportuno incontrarla e, tra l'altro, affrontare i temi della portualità e della privatizzazione delle Ferrovie e anche del sistema aereo attraverso il Piano nazionale degli aeroporti, con Meridiana in coda.

Di fatto questi tre punti raggruppano una politica che, a mio giudizio, lei aveva saputo già da subito mettere in atto. Mi riferisco al fatto di scegliere di non trattare in maniera separata i vari sistemi di trasporto, ma cominciare finalmente a mettere insieme una politica di trasporti che deve creare sinergie e vantaggi proprio nel fornire degli indirizzi specifici al trasporto, ottimizzandone l'impiego. Intendo dire esattamente questo.

L'operazione Alitalia-Etihad è un'operazione, a mio giudizio, che ha dato un impulso nuovo anche agli altri settori. Quanto ha detto il collega Nizzi sull'assoluta incongruenza, anzi sulla mancanza d'intermodalità tra un aeroporto internazionale, il più grosso aeroporto italiano, e un sistema di trasporto collettivo su ferro, oltretutto il migliore a livello ambientale, dimostra quanto noi siamo indietro e quanto, invece, gli investitori esteri pretendono di fare per essere presenti nel nostro Paese. Queste sono si-

tuazioni importanti, perché imprimono al Paese una forte accelerazione su alcune attività.

Anche con riferimento al sistema della portualità - lo riconosco, oltre che personalmente, anche da un confronto con altri colleghi - lei ha sicuramente saputo raccogliere le nostre osservazioni, come ha detto il collega Tullo, perché ha un'esperienza da parlamentare e, quindi, sa distinguere tra le difese soltanto di posizione, doverose, da quelle che vogliono portare un contributo a un cambiamento di cui il Paese necessita. Dare al Paese un Piano nazionale della portualità e della logistica e, quindi, dare ad un importante settore del Paese strumenti per determinare un avanzamento, un arricchimento, una crescita nel Paese stesso in termini di posti di lavoro e di economia - e mi riferisco ai sette punti fondamentali che lei ha citato - è un segnale, secondo me, positivo che va nella direzione giusta.

Certo, tutte queste azioni vanno messe in campo avendo chiaro un obiettivo. L'obiettivo non è quello di portare un rinnovamento di facciata, ma è quello di generare una nuova visione, per cui tutto quello che c'è già deve rendere in maniera sempre maggiore, non riducendo il livello delle prestazioni.

A tal proposito le volevo fare qualche domanda specifica, per esempio, sull'impiego dei fondi per la privatizzazione. Lei ha già fornito una risposta nella sua relazione, ma io le chiedo di essere ancora più esplicito, poiché l'operazione delle privatizzazioni è stata messa in atto dal Governo precedente e anche, come indicazione, dal Governo Monti. Vorrei sapere, con riferimento all'impiego dei fondi che si ricaveranno dalla privatizzazione, in questo caso, di Ferrovie, in che misura esso andrà a essere reinvestito sullo stesso servizio trasporti.

Noi sappiamo bene che un grande problema del Paese è il debito pubblico. Se noi vendiamo qualcosa che è strategico nel Paese senza reinvestirlo per potenziare il sistema del trasporto, io credo che perdiamo un'occasione. È vero che dobbiamo ridurre il debito pubblico, ma

lo possiamo ridurre, anche attraverso le privatizzazioni, senza però depauperare il comparto dei trasporti.

C'è un'altra questione che mi sta particolarmente a cuore. Noi abbiamo oggi un nuovo investitore, un operatore importante, in Italia, che è il gruppo Alitalia-Etihad. Questa è un'azienda che ci ha già detto che prevede di tornare a dare il dividendo in un tempo più breve rispetto a quello dei piani delle aziende che si fanno normalmente.

Auspicio, però, che questo non avvenga, signor Ministro, a danno della competitività delle tariffe. In alcune parti marginali del Paese questo rischio già si raccoglie. A questo punto sarebbe stato facile anche per altri fare utili a discapito dell'economicità del servizio, o perlomeno della sostenibilità. Nessuno vuole servizi scarsi a basso prezzo, ma neanche ottimi a prezzo troppo elevato.

Aggiungo anche un tema che lei non ha trattato, ma che io ho visto rilanciato nelle agenzie di questi tempi e che qualche collega di altri Gruppi ha accennato: il trasporto pubblico locale. È un tema sul quale siamo molto indietro. Secondo me, siamo indietro non solo guardando alla strategicità industriale del settore. Purtroppo, in questo settore si guarda soltanto al servizio e non all'intera filiera, che comprende anche i mezzi. Il parco auto rinnovato genera posti di lavoro nelle aziende che producono questi mezzi.

Le chiedo se è vero che lei ha pronto un disegno di legge da sottoporre all'attenzione delle Camere e, quindi, anche della nostra Commissione e se sui costi *standard* il lavoro è già avanzato al punto tale da cominciare a inviare segnali concreti di cambiamento.

Queste sono le osservazioni e le domande che le volevo fare. La ringrazio ancora per essere qui con noi.

MICHELE PIRAS. Faccio mio l'appello rivolto dal Ministro Lupi al senso di responsabilità. Mi piacerebbe, però, che di altrettanto senso di responsabilità si facessero carico, per esempio, le aziende delle quali noi trattiamo quando par-

liamo di mercato e di traffico aeroportuale.

Lo dico perché i dati che sono a nostra disposizione, anche quelli di Assaeroporti, indicano che in questi anni, che pure sono stati segnati da una violenta crisi economica e industriale nel Paese, in realtà negli aeroporti italiani il traffico aereo, sia per quanto riguarda il traffico passeggeri, sia per quanto riguarda il traffico merci, è fortemente cresciuto. Si segnala, per esempio, che il traffico passeggeri dal 2008 al 2013 — parliamo proprio del lasso di tempo cui facevo prima riferimento — è cresciuto del 10,3 per cento e il traffico merci addirittura del 16,6 per cento. Questo sembrerebbe paradossale, nel momento in cui il Paese assiste a una delle crisi più violente, se non la più violenta, che si ricordino dalla Seconda Guerra mondiale a oggi.

Non fa difetto in questo contesto, che vede crescere sia Fiumicino sia Linate, per esempio, l'aeroporto di Olbia. Parlo di Olbia non a caso, visto che Meridiana era uno degli oggetti dell'audizione del Ministro, anche se, a mio avviso se ne è troppo brevemente parlato.

L'aeroporto di Olbia è cresciuto nell'ultimo anno del 9 per cento. Meridiana non è fra le aziende che hanno un problema di carattere economico. Né in questo frangente di fortissima problematicità del vettore aereo Meridiana, né durante i quattro anni precedenti in cui Meridiana ha utilizzato abbondantemente la cassa integrazione per i suoi dipendenti si è mai posta la questione della permanenza o meno di Meridiana in servizio, in operatività.

Non è questo, però, il tema. Il tema è esattamente un altro e riguarda tutto il trasporto aeroportuale. Riguarda il modo in cui è stato trattato il trasporto aeroportuale in questi anni, da una parte con la prevalenza assoluta della logica della massimizzazione del profitto in un servizio pubblico essenziale e la produzione di profitti e di crescita per quel comparto, dall'altra con la problematicità forte che si è scaricata sul lavoro in termini di esuberanti, che sono quelli che abbiamo sentito finora.

Complessivamente, per esempio, per Alitalia 2.251 esuberanti sono il pegno che abbiamo pagato alla privatizzazione, poi fallita. Il rientro oggi della manutenzione da Israele è stata un'operazione voluta — dopo il trasferimento a Israele del servizio di manutenzione — dai generosi imprenditori italiani che si sono fatti carico di gestire Alitalia negli ultimi anni.

Il collega Nizzi parlava del servizio decadente, da Paese in collasso, che vediamo noi frequentatori abituali, nostro malgrado, del *terminal* di Fiumicino, che pure cresce. Ci sono 1.634 esuberanti nella società Meridiana, 871 nella società Groundcare, e 500 nella società Sea Handling, a Linate e Malpensa.

Mentre si licenziavano quei 2.251 dipendenti, si mantenevano in servizio 1.600 precari. Pertanto, il tema è la rincorsa alla riduzione del costo del lavoro. Il nodo focale è il ricorso alla riduzione del costo del lavoro e anche delle garanzie del lavoro, perché lo si precarizza sempre di più.

Questo è il nodo che riguarda Meridiana ed è anche il nodo sul quale sta indagando la procura di Tempio in queste settimane: qual è l'utilizzo fintamente duale, da gioco delle tre carte, che Meridiana sta effettuando? Nel gioco delle tre carte si tenta di mascherare la carta vincente e non di rado — lo si sa — si imbroglia. Su questo aspetto sta indagando la procura di Tempio. Lasciamo fare alla procura il proprio lavoro. Io non sono né avvocato della difesa, né avvocato dell'accusa, né giudice, tantomeno, e non voglio esserlo. Faccio altro. Registro, però, che, quando Air Italy è stata acquisita da Meridiana, era una compagnia fallimentare. Oggi Air Italy ha le rotte di Meridiana, ha le assunzioni nuove di Meridiana e Meridiana è diventata una *bad company*, per cui si prevedono 1.634 esuberanti, si scaricano su di essa i costi della gestione e i licenziamenti.

Con riferimento a questo utilizzo, ai lavoratori, che si sono iscritti anche, per senso di responsabilità, nei sindacati e hanno dato la loro massima disponibilità, anche offrendosi di lavorare nelle mede-

sime condizioni (meno favorevoli, evidentemente) nelle quali si lavora in Air Italy, questo tipo di disponibilità è stata rifiutata. Io mi pongo una domanda. Le chiedo intanto se non si ritiene, a distanza di diversi anni dal processo di privatizzazione, nel registrare come vanno le cose, il che è di fronte agli occhi di tutti, che sia giunta l'ora di fare un'indagine, per esempio, delle Commissioni lavoro e trasporti, congiunte, su ciò che accade nel settore aeroportuale ai lavoratori, oltre che agli utenti di quel servizio. Le chiedo se non sia giunta l'ora di approfondire con un'indagine.

Inoltre, mi chiedo se, almeno per un senso di giustizia, la più vaga e generale, ma che io trovo andrebbe evocata un po' più spesso, il pubblico non possa chiedere niente in cambio a un vettore privato, anche storico, al quale noi riconosciamo il ruolo decisivo nel favorire lo sviluppo di una parte della Sardegna — parlo, ovviamente, della Gallura e della Costa Smeralda —, la vecchia Alisarada, che gestisce rotte pubbliche in concessione pubblica con risorse pubbliche, viene foraggiato da milioni di euro per la continuità territoriale e utilizza risorse pubbliche per parcheggiare i lavoratori in cassa integrazione, mentre assume lavoratori a Air Italy. Quello che si dovrebbe chiedere in cambio è la responsabilità sociale. Secondo me, le istituzioni di questo Paese dovrebbero chiedere responsabilità sociale a Meridiana, mettersi attorno a un tavolo e chiedere che si restituisca quello che si è dato, altrimenti il patto fra il pubblico e il privato assolutamente non funziona. Lì collassa il sistema e la crisi aumenta di 1.634 persone in Italia e di mille in Sardegna.

Concludo, presidente. Mi scusi per la lungaggine e anche per il tono, ma io credo che l'exasperazione di quei lavoratori non abbia portato ai gesti che abbiamo letto sui giornali. Quelle sono persone responsabili, sono persone intelligenti. Quello che è successo in questi giorni andrebbe condannato da tutti ed è stato condannato in primo luogo dai lavoratori. C'è l'exasperazione di tutti, di

una terra nella quale ci sono 119.000 disoccupati, 130.000 sfiduciati che non cercano neanche più lavoro e 15.300 persone in mobilità, che da 22 mesi non vedono una lira. Questa è la fine del patto fra i cittadini e lo Stato. È la fine della politica e il collasso del sistema.

IVAN CATALANO. Sarò breve anch'io. Per quanto riguarda il punto sul Comitato per la portualità e la logistica, sono già state espresse alcune perplessità. Sul Comitato io voglio chiederle quando verranno ascoltati gli *stakeholders*. Lei ha risposto che verranno fatti questi « stati generali » della portualità, ai quali io avrei piacere di partecipare, come pubblico, per ascoltare. Spero che la nostra Commissione sarà presente, con numerosi esponenti per ascoltare.

Per quanto riguarda il Piano della portualità, lei ha detto che questa società di *advising* elaborerà il Piano stesso. Vorrei capire se all'interno di questo Piano verranno inglobati i Piani che RFI ha redatto ultimamente in merito all'ammodernamento ferroviario delle infrastrutture. In recenti convegni RFI ha mostrato una mappa dell'Italia con la sua previsione di ammodernamento, dicendo che quasi tutta la rete completa *core* verrà adeguata agli *standard* PC 80, con possibilità di far percorrere treni lunghi 750 metri e anche, in previsione, 1.000 metri e di adeguare le sagome ai quattro metri, come, per esempio, arrivano dal corridoio dei quattro metri, con l'Alp Transit.

Volevo chiedere se il Piano della portualità terrà conto anche di queste questioni e delle risorse che sono state stanziare recentemente in legge di stabilità per il collegamento ferroviario nei porti e per i Piani che RFI stessa ha previsto per collegare alla rete ferroviaria i porti italiani. In più, recentemente ho partecipato a una conferenza fatta dall'Ambasciata cinese in merito alla nuova Via della seta. Non so se lei è a conoscenza di questo progetto. L'auspicio della Cina è quello di ridurre l'utilizzo delle vie marine per trasportare la merce, andando a diminuire di un mese il tempo

di percorrenza delle merci utilizzando la ferrovia. Io so che intendono diminuirlo di un mese. Questo è l'obiettivo che hanno. Non so poi quanto riusciranno a ottimizzare il trasporto. Vogliono ridurre del 25 per cento il costo e hanno individuato - per quello che so - un porto nell'Adriatico. Vorrei capire se nel Piano della portualità ci sono anche previsioni di più lungo respiro, anche in previsione di questi progetti che arrivano dall'Est asiatico.

Per quanto riguarda, invece, la privatizzazione di Ferrovie dello Stato, a parte il fatto che il Gruppo è già di diritto privato, parliamo di alienazione di quote. La rete ferroviaria italiana è uno di quei pochi casi che rappresentano un monopolio naturale ed è, a mio avviso, da preservare. Non deve essere considerata nella privatizzazione la rete ferroviaria italiana, e quindi la società RFI.

Io sono dell'idea che, se si vuole proseguire con un'alienazione delle quote del Gruppo, questa non possa andare avanti se non avviene lo scorporo della rete dal Gruppo e, quindi, se non viene preservata la totale partecipazione dello Stato a RFI. Totale vuol dire al 100 per cento, senza avere intromissioni di privati all'interno della rete. Ministro, io non considero opportuno neanche tenere RFI nel Gruppo e privatizzare le quote del Gruppo, ossia alienare le quote del Gruppo. Comunque si perde una sovranità nella gestione di RFI. La mia idea è quella di preservare la rete scorporandola dal Gruppo, al limite, se si vuole privatizzare qualcosa.

Allacciandomi al discorso del collega Garofalo, io ritengo che i proventi delle alienazioni debbano essere usati in un altro modo, sempre con la previsione di tenerci nel rapporto debito-PIL entro i margini dei patti europei, ma non andando ad agire sul numeratore, ovvero sul debito, bensì sul denominatore, ovvero sul PIL.

Investire i proventi delle alienazioni con effetti a leva sul territorio italiano in progetti infrastrutturali, oppure nel trasporto pubblico locale, o comunque in progetti che producano un aumento di PIL

va a diminuire quel rapporto, se non in misura maggiore, in egual modo che diminuendo il numeratore. Anzi, diminuendo il numeratore abbiamo un effetto come quello che si ha prendendo un'aspirina quando si cerca di guarire dall'influenza. Va a stabilizzare la richiesta di debito, ma non a calarne la richiesta a lungo periodo.

Investire nel PIL e creare investimenti per aumentare il PIL piuttosto che diminuire il debito potrebbe essere una soluzione. Occorre, quindi, cambiare le regole di utilizzo del Fondo ammodernamento titoli di Stato, che è quello che utilizza poi i proventi delle alienazioni.

Inoltre, volevo chiedere al Ministro se ha il coraggio di rendere un po' più vincolanti i pareri delle Commissioni sui DPCM relativi alle privatizzazioni che vengono sottoposti al loro vaglio. Noi approviamo pareri, ma non sempre abbiamo la sensazione che le nostre condizioni e osservazioni vengano prese in considerazione e attuate dal Governo.

Ancora, sono favorevole alla proposta di aggiornamento *step by step* da parte del Ministro sul processo di privatizzazione. Chiedo, quindi, al presidente di formalizzare questa condizione col Governo.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, ho letto recentemente il documento dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, che ha stilato un rapporto, credo il primo. Rispetto alla nostra indagine conoscitiva, che era arrivata alla conclusione che i fondi necessari fossero intorno a 6,4 miliardi di euro, l'Osservatorio fornisce una previsione di 7,3 miliardi.

Noi abbiamo già il Fondo nazionale per il TPL che ha una capienza di 4,9 miliardi. Come pensiamo di arrivare a coprire interamente 7,3 miliardi? Presumo che una risposta sarà quella di utilizzare i costi *standard* per abbassare il fabbisogno delle aziende. Voglio capire, però, quali sono i piani del Governo. So che si andrà *step by step* e che, quindi, si passerà da una spesa storica al costo *standard* a gradini. Chiedo al Ministro di spiegarci questi termini.

Un'ultima domanda riguarda un tema che lei non ha toccato: le concessioni autostradali. In un'ultima interrogazione che ho posto al ministero e rispetto alla quale mi è stata data risposta avevo sottoposto al Ministro il tema della manutenzione delle barriere autostradali. Dalla risposta del Governo mi è saltato all'occhio il fatto che ci sia una perdita di controllo da parte del Governo sulle manutenzioni delle barriere. Il Governo ha il controllo sulle manutenzioni inserite nei Piani di manutenzione da parte dei concessionari, che però non sono tenuti a inserire tutte le manutenzioni che vanno fatte sulla rete, come è, invece, previsto dal Codice della strada. Vorrei capire quali sono le intenzioni del Governo affinché si abbia un maggior controllo da parte del ministero a che le manutenzioni sulle autostrade vengano fatte proprio per garantire la sicurezza e non solo a discrezione del concessionario. Vorrei capire, inoltre, quando si potrà finalmente superare il modello concessorio e passare a un modello di gara per l'affidamento della gestione delle autostrade. Termino perché non abbiamo molto tempo, ma questo è quello che volevo chiedere. Grazie.

ROBERTA OLIARO. Grazie, presidente. Io sarò veramente breve, perché tante domande che mi avrebbe fatto piacere porre al Ministro Lupi sono già state fatte e argomentate dai miei colleghi. Salto quindi la riflessione che volevo fare in premessa e passo direttamente a tre argomenti.

Anche per me la costituzione del Comitato per questo Piano sulla portualità è fonte di perplessità. Vorrei capire con quali criteri è stato istituito. Noi parliamo di interconnessione di reti, ma a me sembra che all'interno di questo Comitato, anche se c'è la volontà di interloquire con gli *stakeholders*, manchi tutta una fetta di settori importanti per lo sviluppo della portualità e per le interconnessioni. Penso alle Ferrovie, per esempio. Penso a tutta la parte del settore pubblico che svolge dei servizi all'interno dei porti e che per le interconnessioni ha un ruolo fonamen-

tale. Mi piacerebbe capire con quali criteri sono state nominate queste persone.

C'è un'altra questione che volevo porre all'attenzione del Ministro. È vero che questo Piano lo aspettiamo tutti da tantissimo tempo. Tuttavia, ci sono ancora delle urgenze, delle emergenze da affrontare che decisamente non possono aspettare ancora tre mesi. Pongo di nuovo sul tavolo la questione, per esempio, del rinnovo delle concessioni dei terminalisti. C'è un vuoto normativo che ancora oggi non si sa bene come verrà affrontato.

Faccio una raccomandazione anche per quanto riguarda il discorso delle privatizzazioni. Io credo che siano processi importanti e fondamentali, ma credo anche che sia importante e fondamentale non destinare tutti i fondi delle privatizzazioni o delle alienazioni di quote a coprire il debito pubblico che noi abbiamo. Penso sia utile che queste risorse vengano in parte reinvestite, giustamente, come hanno anticipato i colleghi, in infrastrutture o comunque in Piani di sviluppo che possano dare una spinta agli investimenti in industrializzazione e in ammodernamenti. Le rivolgo, quindi, una raccomandazione affinché, qualora venga fatto il DPCM, al suo interno vengano già stabiliti dei criteri e dei vincoli su come poter utilizzare queste risorse.

Concludo con un auspicio. Mi rendo conto che i suoi tempi sono molto limitati a causa dei numerosi impegni, Ministro. Tuttavia, credo che questi momenti di confronto con la Commissione siano importanti. L'auspicio, quindi, è quello di poter avere degli incontri più frequenti in cui poter condividere le linee di intervento e poter conoscere le iniziative che il ministero porta avanti, nonché le istanze della Commissione.

Noi incontriamo tante persone che a volte ci chiedono di fare degli interventi. Purtroppo, per noi diventa difficile interloquire. Secondo me, sarebbe importante che questi momenti di confronto fossero, compatibilmente con i tempi, un po' più frequenti. Grazie.

RUDI FRANCO MARGUERETTAZ. Volevo sottolineare che le dichiarazioni recenti che il Ministro ha fatto nel corso della visita alla mia regione hanno creato molte aspettative, con riferimento sia alle osservazioni, sia alle proposte. Io, purtroppo, non ero presente, perché ero qui, da buon soldatino, a votare la fiducia. Leggendo le agenzie, però, è chiaro che queste stesse aspettative sono anche le mie. Approfitto dell'occasione per chiedere conferma.

La prima è un'osservazione che ho letto sulle agenzie. È una definizione che il Ministro ha dato della nostra linea ferroviaria come di una linea ferroviaria degna di un museo, o qualcosa del genere.

La seconda, ancora più interessante, a mio avviso, era un'idea — non so come definirla; è proprio su questo che voglio chiedere approfondimenti al Ministro — di prevedere, nell'ambito dell'ammodernamento della nostra linea ferroviaria, il collegamento col Piemonte all'interno dei finanziamenti degli investimenti del corridoio 5.

Io sono telegrafico, a differenza dei miei colleghi. Volevo semplicemente che il Ministro approfondisse, per quanto possibile, questa idea, che spero non sia stata estemporanea, ma che auspico avrà un seguito. Grazie.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al Ministro, in veste di presidente vorrei fare anch'io una considerazione e porre qualche domanda al Ministro. Non voglio togliere tempo ai colleghi, ma anche per me questo è l'unico luogo di confronto con il Governo e con il Ministro Lupi. È giusto che sia così.

Mi pare che di carne al fuoco ce ne sia tanta. Io voglio apprezzare e sottolineare l'impegno del Ministro a far diventare i temi su cui ha la delega centrali nell'agenda del Governo. Però, caro Ministro, senza l'aiuto del Parlamento, credo che, nel novero delle priorità, alcune questioni che sono state oggetto della prima, della seconda e anche di quest'audizione rischiano di non trovare, in un quadro in cui l'agenda del Governo

è intasata da tanti provvedimenti, la spinta necessaria per essere esaminate come elementi di priorità per il Paese, quali in effetti sono.

Non stiamo rivendicando alcunché, ma le procedure che sono state seguite da questa Commissione hanno segnato la strada positivamente: penso per esempio al Codice della strada.

In modo disciplinato noi stiamo aspettando che il Governo ci dia risposte. Lei ci ha segnalato che il disegno di legge sulla riforma del trasporto pubblico locale è in itinere — e noi siamo in attesa paziente di vederlo, avendo incardinato un provvedimento da diversi mesi. Nel disordine che qualche volta caratterizza i rapporti delle due Camere nel regime del bicameralismo perfetto — io so che lei è persona molto leale e molto corretta — mi auguro che il Governo, complessivamente inteso, voglia partire l'esame di questo provvedimento da qui. Sarebbe una beffa se, al di là del diritto paritario dei colleghi senatori, questo non avvenisse. Noi abbiamo incardinato la riforma, c'è in preparazione quella del Governo ed è auspicabile quindi un processo di unificazione oggettiva. Se il disegno di legge del Governo venisse incardinato al Senato, non sarebbe corretto che noi esaminassimo il provvedimento a valle. Ci sarebbero le forche caudine, a quel punto, nei comportamenti e negli atteggiamenti di alcuni colleghi che sono gelosi dell'autonomia delle Commissioni. Sul Codice della strada avete fatto un eccellente lavoro. Il sottosegretario e il Viceministro si sono recati spesso nella nostra Commissione.

Sulla vicenda dei porti mi pare che lei ci abbia riferito correttamente. Noi siamo garantiti dai *forum* che farete, come Governo e dal passaggio intermedio in cui si farà un *focus* sulla questione. Mi riferisco agli « stati generali ». Una volta gli stati generali erano quelli che facevano i partiti e le famiglie politiche. È giusto che sia così. Del resto, mi pare anche una formulazione appropriata.

Poi abbiamo il passaggio a valle del DPCM qui in Commissione per esprimere il parere. Fate un buon lavoro. Io la

metodologia l'ho condivisa e so che su questo tema lei ha una particolare sensibilità. Quella può essere una straordinaria riforma, frutto anche del confronto che c'è già stato e che ci dovrà essere.

Svolgo una riflessione rapidissima. La vicenda Alitalia è stata esemplare. A me pare che, al di là dei prezzi pagati sull'occupazione, dopo i guai combinati negli anni precedenti, alla fine questa compagnia ex di bandiera possa avere anche un futuro e possa disegnare il ruolo potenziale dell'Italia come attrattore di investimenti in settori strategici. Mi auguro che lo stesso possa essere fatto anche con altre aziende, a partire da Meridiana. Avete fatto tanti tavoli. Quando io devo apprezzare, apprezzo senza riserve. Credo che noi, come Commissione, ci siamo riconosciuti nello sforzo che la parte pubblica sta facendo per difendere gli interessi generali e legittimi.

Aggiungo un'ultima riflessione anch'essa rapidissima, e chiudo, sulle privatizzazioni. Io parlo con lei, ma naturalmente molte di queste competenze sono del Ministero dell'economia e delle finanze. Noi qui ci occupiamo anche di Poste. Il tema è stato annunciato un anno fa, sono cambiati l'amministratore delegato e la *governance*, ma non sappiamo se quella ipotesi sia ancora in piedi.

Quanto a Enav, francamente vi dico che non riesco a capire cosa sta succedendo e lo chiedo formalmente a lei. Quella è una società, dopo le tante vicende, che è stata rinnovata, rilanciata e internazionalizzata con un *management* di un dato tipo. Per carità, i Governi e gli azionisti possono fare quello che vogliono, ma una società che prende commesse in Indonesia e in America, invidiato anche dai Paesi occidentali, mi pare che oggi sia senza amministratore delegato, senza guida. Noi abbiamo conosciuto, come Commissione, più volte l'ex amministratore delegato. Abbiamo fatto anche un sopralluogo a Ciampino, al Centro di controllo d'area di Roma dell'Enav, al quale hanno partecipato numerosi membri della Commissione. Io, francamente, non ho capito la situazione sia sul versante delle

libere privatizzazioni/liberalizzazioni, sia sul versante del completamento del *management*.

C'è poi la questione delle privatizzazioni. Come hanno detto anche gli altri colleghi, io penso che noi dobbiamo essere attenti. Questa è una materia interdisciplinare, ma, per quanto concerne le questioni di competenza di questa Commissione, vorrei fare alcune domande. Su Ansaldo Breda e STS che succede? Ci sono i giapponesi o no? Quelli sono i gioielli di casa. Il giorno dopo che Moretti ha affermato che entro dicembre o ci saranno gli acquirenti, o non se ne farà più niente, leggevo sui giornali del grande successo di Ansaldo nell'aerospazio, ossia della più grande commessa di aerei che noi abbiamo acquisito come industria pubblica italiana.

Si osservava, ma non è questo il punto, che in Italia quelle eccellenze, quegli elementi sono costitutivi della possibilità di costruire forse un polo, facendo serie politiche industriali, anche pubbliche. Questo è molto competitivo. Se mettiamo insieme tutto il materiale rotabile (ferrovie, bus, aerospazio), c'è un mercato in Europa e nel mondo.

Per carità, la vicenda Alitalia dimostra tante cose. Io non ho pregiudizi verso le liberalizzazioni, ma, quando si parla di FS o di altro, noi dobbiamo stare molto attenti, nel senso che dobbiamo capire. Un settore di FS è un settore all'avanguardia in Europa: mi riferisco all'alta velocità. Non sarà così per quanto concerne il trasporto regionale e interregionale, ma ragioniamo: che cosa si privatizza?

Io sono convinto che la risposta che arriverà da lei e dal Governo sarà tranquillizzante, ma noi vorremmo partecipare a questa riflessione collettiva. Noi i compiti qui li facciamo davvero fino in fondo. Non l'ho ancora comunicato ai colleghi, ma nei prossimi giorni sarà esaminata dalla Commissione, nell'ambito dell'esame in sede consultiva dei provvedimenti di riforma costituzionale, una proposta volta a portare in Costituzione

il diritto alla mobilità, sulla quale penso che riscontreremo il favore unanime dei componenti. Questo c'è nella proposta di parere che i colleghi dovranno votare. Il trasporto pubblico e la garanzia dei servizi essenziali soffre di un problema legato alla quantità di risorse come anche la sanità e la scuola.

Per i trasporti in Italia i livelli essenziali, quelli che individuano i nostri uffici, l'Osservatorio e i vostri studi, con 4,9 miliardi non si riescono a garantire. Se non fosse stato per lei, noi avremmo corso il rischio di avere un'altra sforbiciata sul trasporto pubblico locale anche quest'anno. Sono rimasti invece i 4,9 miliardi del Fondo, e meno male.

C'è ancora del grasso che cola, ci sono sprechi? È probabile. Nelle municipalizzate è probabile che ci siano. Chiudiamole, diminuiamole, mettiamole sul mercato, ma alla fine l'offerta di trasporto pubblico universale su gomma e su ferro non si può abbassare, altrimenti verrebbero negati diritti.

Questa Commissione deciderà di inserire il diritto alla mobilità in Costituzione. Non ci copi l'idea. Glielo anticipo. Abbiamo tutti una furia mediatica, a noi appartiene di meno e a lei un po' di più, e spesso siamo condizionati.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ho un concorrente pesante nel Presidente del Consiglio!

PRESIDENTE. Lo so, questo aspetto vi accomuna. Il diritto alla mobilità noi lo faremo diventare un diritto di rango costituzionale. C'è la proposta di parere dell'onorevole Mognato sulle riforme costituzionali e c'è un mio emendamento, che presenteremo in Assemblea e che chiedo a tutti di sottoscrivere, perché questo punto è giusto. Questo è un modo moderno per affrontare la diminuzione degli spostamenti e può essere un criterio ispiratore anche nelle strategie politiche del settore di vostra competenza, dalle Ferrovie alla gomma.

Grazie, Ministro. Le do la parola per la replica.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ovviamente ringrazio tutti. Gli interventi sono stati puntuali. Vediamo se nel pochissimo tempo a disposizione riesco a rispondere, proverò a farlo per argomenti.

Parto proprio dall'ultimo, non perché voglia copiare l'emendamento del presidente, che si è ispirato tante volte al Ministro Lupi, penso ad esempio allo sconto sulle multe... un po' di ironia serve sempre, altrimenti siamo morti!

Giustamente, in particolare adesso, si pone il tema della revisione costituzionale e del Titolo V. So che questo è oggi materia del Parlamento e anche dell'agenda che vi siete posti.

Comincio dal trasporto pubblico locale, il primo tema generale che è stato toccato da molti, e faccio alcuni aggiornamenti. Ci eravamo posti due azioni e, grazie a Dio, siamo arrivati a vedere il traguardo. La prima era quella dei costi *standard*. Io ritengo quello dei costi *standard* il passaggio indispensabile per fare qualunque valutazione riguardo alla disponibilità o alla necessità di avere risorse da mettere a disposizione del trasporto pubblico locale, ivi premessa la difesa di quello che c'è, ovviamente. Credo che qualunque richiesta sia debole — 4,950 miliardi sono sufficienti, non sono sufficienti, ne servono 7, ne servono 7,50? — se non abbiamo il coraggio, tutti insieme, Stato centrale e regioni, di adottare in tempi rapidissimi i costi *standard*.

Da parte nostra noi siamo arrivati finalmente all'elaborazione della proposta. L'abbiamo fatto con il tempo necessario, magari anche con un po' di ritardo, ma adesso ci siamo. Alla Conferenza Stato-regioni è stato mandato, ormai da una ventina di giorni, il decreto ministeriale, come prevedeva la legge di stabilità, sull'adozione dei costi *standard*. Mi auguro che in tempi assai rapidi, avendo fatto una sollecitazione in tal senso quando sono andato a presentarlo, la Conferenza Stato-regioni ci dia un parere. Questo permetterebbe non soltanto di emanare un decreto ministeriale, ma di andare alla piena operatività dei costi *standard*.

Vi faccio solo un esempio. Dagli studi del ministero e dalle simulazioni che noi abbiamo fatto per i costi *standard* e che abbiamo inviato alle regioni senza alcun riferimento specifico — è tutto puramente casuale — prendendo le grandi città, risulta che, se fossero applicati i costi *standard*, da noi presentati e accettati dalle regioni, nella città di Roma, a pieno regime i risparmi per la città di Roma sarebbero di 70 milioni di euro. Magari non sono 70, possono essere 40 oppure 80, ma non importa. È evidente che quella è la prima strada che noi dobbiamo seguire. Ribadisco quindi che i costi *standard* sono all'esame della Conferenza Stato-regioni. Il testo è ormai definitivo e applicabile. Ci aspettiamo il parere e, immediatamente dopo il parere, sarà emanato il decreto ministeriale.

A questo si accompagna l'iniziativa governativa che si affianca, come ha detto il presidente, alla proposta di legge Meta e al lavoro che voi avete fatto in Commissione, a cui anche il Governo ha fatto riferimento, ossia all'indagine conoscitiva. Di questo noi dobbiamo anche, come Governo, ringraziare la Commissione per il lavoro svolto.

Mi riferisco al disegno di legge sulla riforma del trasporto pubblico locale, che è una riforma complessiva. Il testo è pronto. Ci sono alcune ultime osservazioni da parte delle regioni. Andrà in Consiglio dei ministri e ci sarà anche la richiesta da parte del Governo di una corsia prioritaria nel calendario, dall'inizio del prossimo anno, per l'approvazione del disegno di legge. Come mi sembra giusto, sarà inviato alla Camera dei deputati, che ha già incardinato il provvedimento di iniziativa parlamentare sullo stesso argomento.

Io mi auguro che da gennaio la Commissione possa lavorare anche col testo proposto dal Governo, che, come vedrete, riprende molti aspetti del lavoro che voi avete fatto. È più globale e generale. Ovviamente, con il lavoro che in Commissione saprete fare con tempi dettati e certo io credo che, tra decreto ministeriale sui costi *standard* e riforma del trasporto pubblico locale, ci sarà finalmente un

quadro generale in cui affrontare rapidissimamente, nel 2015, il tema delle risorse da stanziare nella prossima legge di stabilità, quella del 2015 per il 2016, e il tema della riorganizzazione.

Nel disegno di legge che noi proponeremo affronteremo anche il tema dell'organizzazione delle aziende di trasporto pubblico locale e lo affronteremo con una proposta molto chiara e precisa: il ripensamento dei bacini. Non possono esserci bacini legati a unità amministrative che non hanno più senso. Se ci sono bacini legati alle unità amministrative, vuol dire che si costituisce un'azienda per ogni unità amministrativa, per ogni provincia, per ogni comune. Se finalmente il bacino è determinato dal rapporto tra domanda e offerta e tra le vocazioni di un territorio, è evidente che l'organizzazione dell'offerta del trasporto pubblico locale non può che essere più ampia e riferita complessivamente a unità amministrative che devono non solo dialogare insieme, ma anche avere un unico soggetto di gestione. Il sistema precedente non ha più senso. Gli sprechi sono sprechi.

Si arriverà anche a una proposta chiara e precisa: le aziende che perdono saranno commissariate. Non ci si può più permettere di avere oltre il 50 per cento delle aziende di trasporto pubblico locale che perdono. Se fossero aziende private, sarebbero chiuse. Questi temi non dividono destra e sinistra. Condividiamo complessivamente tali questioni. Da questo punto di vista mi sembra di dividerle. Io spero che il 2015 sia l'anno del trasporto pubblico locale.

Come abbiamo detto, questa legislatura deve essere una legislatura di riforme. Su questo condivido il passaggio politico che il presidente della Commissione ha fatto. L'agenda del Governo consiste nelle grandi riforme, ma anche nella riforma del trasporto pubblico locale, della portualità e della logistica, nonché nel Piano degli aeroporti. Queste sono le grandi riforme che costituiscono uno dei pilastri su cui il Paese può tornare a crescere. L'alleanza

politica Governo-Parlamento-Commissioni su questo fronte può permetterci di raggiungere questo risultato.

Comprendo e condivido la passione e la preoccupazione sui temi legati al trasporto aereo, a Meridiana e al futuro degli aeroporti. Ancora prima di entrare più nel dettaglio di Meridiana, però, mi sembra importante comunicarvi che, per quanto riguarda il rapporto sul rilancio complessivo del sistema degli aeroporti, noi avevamo chiesto a Ferrovie dello Stato di presentarci entro il 31 dicembre un Piano straordinario di collegamenti, compresa l'alta velocità/alta capacità, con i tre grandi aeroporti intercontinentali - era una pazzia che non ci fosse - ossia Fiumicino, Malpensa e Venezia.

Su Venezia sappiamo che potrebbe essere immediatamente operativa l'alta velocità ferroviaria. La progettazione dell'alta velocità non è ancora realizzata in quel tratto e la stiamo accelerando. Ricordo - apro e chiudo una parentesi - che abbiamo dato 6 miliardi di euro alle Ferrovie dello Stato, a proposito di priorità, per investire in manutenzione straordinaria e ammodernamento su tratte al Nord come al Sud. Ricordo che, per la prima volta, abbiamo chiesto alle Ferrovie dello Stato, a proposito di indirizzo strategico - lo fa il ministero, le Ferrovie attuano gli indirizzi che il ministero pone - di progettare l'accelerazione della tratta, verificando anche l'alta velocità/alta capacità che da Battipaglia deve arrivare fino a Reggio Calabria.

Non è possibile che il Paese sia spaccato in due. Su questo tema aspettiamo risposte. Il 9 dicembre presenteremo, come Ferrovie dello Stato e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il potenziamento del collegamento ferroviario, sin da subito, tra Roma e Fiumicino. Questo è fondamentale per un aeroporto intercontinentale che dal 1° gennaio si prepara a cambiare il posizionamento - rispondo anche sul tema Meridiana e Alitalia - della nostra compagnia di bandiera, che, anche se privata, rimane una compagnia di bandiera.

Noi dobbiamo guardare al mondo, non possiamo guardare ai collegamenti. Oggi c'è un mercato in cui le compagnie *low-cost* hanno un grande peso. Ben venga che ci siano, se ci sono regole chiare. Offrono magari prezzi migliori e servizi più efficienti per i cittadini che si vogliono spostare da un punto ad un altro del nostro Paese. La sfida che l'Italia ha, però, è il mondo. Si tratta di tornare a collegare il mondo e di competere con le aziende che si sono sentite attaccate da queste compagnie.

Ovviamente in Europa, come è comprensibile, i ricorsi li hanno fatti le compagnie di bandiera concorrenti di Alitalia. Questo è comprensibile. Finalmente non c'è il mercato lasciato agli altri. Di questo dobbiamo tutti essere orgogliosi. Basta col mercato che regaliamo agli altri: quella di 30 milioni di passeggeri che vanno a Parigi e ad Amsterdam, 30 milioni all'anno, è una cifra di cui Governo e Parlamento, al di là degli schieramenti, dovrebbero essere orgogliosi, perché ha ricadute immediate sul territorio.

Il 15 dicembre abbiamo convocato presso la regione Lombardia un tavolo per il rilancio dell'aeroporto di Malpensa. Il tema è al primo punto dell'ordine del giorno. Verranno convocate Ferrovie dello Stato e RFI proprio per discutere del potenziamento dei collegamenti tra Malpensa e i bacini di riferimento. Mi sembra che questi siano i passi che noi dobbiamo fare.

Tra Meridiana e Alitalia c'è una grande differenza. Alitalia si è trovata a perdere competitività in questi cinque anni perché ha fatto una scelta strategica sbagliata: si è concentrata sul medio e corto raggio e negli ultimi cinque anni, pur avendo costi competitivi, sul medio e corto raggio i *competitor* hanno avuto la meglio e, quindi, è andata fuori mercato.

Meridiana non ha la prospettiva del lungo raggio. Non è la compagnia di bandiera. Pertanto, deve competere nell'ambito della continuità territoriale. Questo è un tema cardine, cruciale ed eventualmente di strategie che devono tenere

unite compagnie di bandiera che sono complementari rispetto alla sfida mondiale.

Il tema dei costi riguarda non solo il costo del personale, ma anche il tema dei costi complessivi per competere sul mercato. È una questione che appartiene all'efficienza di un'azienda, che ha le sue responsabilità. Se un'azienda arriva a perdere 100 milioni di euro l'anno, come ne perde Alitalia, oppure 300, 450, 500 milioni di euro l'anno, non è solo per via del costo del personale. Certamente ci sono inefficienze complessive. Su questo, però, va fatta una riflessione complessiva.

Per questo motivo rivolgo un appello ai lavoratori volto alla responsabilità. La scelta che noi abbiamo su Meridiana è proprio questa. Oggi Mediana ha un grande investitore internazionale, che ogni anno ripiana quel debito. Meridiana può stare ancora sul mercato a competere con costi di un determinato tipo, forse con responsabilità di tutti, dell'azienda, ma forse anche di tutti?

Un anno fa si pose il tema del ripensamento di un contratto e dei costi. Come si difendono i lavoratori? Noi oggi abbiamo il dramma dell'occupazione: come li difendiamo? Dobbiamo permettere — questo è il mio modesto parere — alle imprese che hanno nei lavoratori la principale risorsa di tornare a competere sul mercato.

Questo è il cuore del problema. Oggi che c'è un investitore forte non c'è il problema. Ad oggi, però, solo ad oggi, attenzione. Io non conosco personalmente l'azionista di Meridiana Aga Khan, ma so che gli investitori internazionali, per venire a investire in Italia, chiedono certezze: certezze di regole, certezze di costi e certezze, ovviamente di diritto, di giustizia civile. Quando ci si vede costretti a riassumere 600 persone, qualche piccolo problema si pone, premesso che per me il tema della difesa dell'occupazione è il tema principale. Peraltro, è un tema che non riguarda solo la Sardegna. Penso anche alla regione Lombardia con i 400-500 dipendenti coinvolti.

Noi guardiamo con grande attenzione a questo tema e condividiamo assolutamente le preoccupazioni di tutti, ma bisogna sempre avere il quadro a 360 gradi. Per questo motivo faccio appello all'impresa, ai nuovi amministratori che sono intervenuti e ai sindacati, chiedendo loro di non portarci a un passo irreversibile, perché poi il problema diventa un altro. Ho visto grande sensibilità nella regione Sardegna e nelle istituzioni e mi auguro quindi che non si arrivi a quel punto.

Per quanto riguarda la questione porti, portualità e Comitato, un Comitato di esperti, per sua natura, può essere migliorato, è discrezionale e può avere dei limiti. Non potevamo fare un'assemblea di 350 persone. Non sarebbe stato un Comitato.

Lo preciso perché ho compreso le vostre osservazioni e posso comprendere assolutamente anche critiche più puntuali sul fatto che si sia inserito all'interno del Comitato un certo soggetto piuttosto che un altro. Per questo motivo ho tenuto a sottolineare, ma lo vedrete negli atti, che il cuore della proposta è nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella propria struttura e nel coinvolgimento, attraverso la propria struttura, di tutte le strutture pubbliche, come RFI.

Rispondo anche a una delle domande. Ci sono tre progetti che finalmente stanno andando avanti per arrivare all'interconnessione tra i porti e la rete ferroviaria: si tratta dei progetti inerenti al collegamento dei porti di Trieste, di La Spezia e di Genova con la rete ferroviaria. Arriviamo con ritardo, ma finalmente anche su questo Ferrovie dello Stato, grazie alla legge n. 145 del 2013, sta progettando e lavorando.

Per me sono assolutamente importanti i passaggi che vi ho detto e che con piacere, facendo ancora il parlamentare — anche se temporaneamente sono Ministro — mi avete suggerito. Paragoniamoci, secondo me, in questo momento sui contenuti e sui risultati. Facciamo in modo che si faccia un buon lavoro, che non sia un lavoro di studio e che sia un lavoro che coinvolga tutti. Avremo tempo. La convocazione degli « Stati generali » — ognuno la

chiami come vuole — sarà fatta con largo anticipo, non di un'ora, ma di una giornata, per poter ricevere i contributi e per poter permettere a tutti i soggetti che vogliono partecipare, istituzioni e privati, di farlo.

I privati sono, in questo caso, fondamentali perché sono coloro che poi beneficeranno della riforma portuale e della logistica. Lì non c'è conflitto d'interesse, c'è un'opportunità enorme. I grandi gruppi che investono nella portualità sono tre nel mondo. Se noi non dialoghiamo con loro, e mi riferisco a PSA, Maersk e MSC, se non comprendiamo in maniera trasparente come si stanno muovendo gli investimenti sulla merce, dove vanno, che cosa chiedono al sistema italiano per diventare competitivi, che facciamo? Di cosa parliamo? Parliamo di un bel Piano e poi magari ci buttiamo dentro anche dei soldi ma siamo fuori mercato. Ci sono anche altri attori che sono fondamentali e che devono essere coinvolti, compresi i lavoratori. Sono attori importanti.

Un punto rilevante è quello dei tempi, perché il rischio sarebbe stato quello di impiegare un tempo eccessivamente lungo. Grazie a Dio, ci sono i novanta giorni e, quindi, i tempi sono stati dettati. Entro quei tempi vedremo le questioni e magari parleremo in quel contesto anche della riorganizzazione delle Autorità portuali.

Quanto alle privatizzazioni, io credo che, per quanto di competenza, possa essere anche utile un'audizione del Ministero dell'economia e delle finanze, anche se teoricamente questa andrebbe fatta presso la Commissione di competenza. Stiamo lavorando insieme su alcuni temi che ha posto il presidente e che hanno posto altri colleghi parlamentari. Con ciò non voglio scaricare una responsabilità, anzi, io rivendico la responsabilità di indirizzo strategico che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha. Il suo ruolo, in questi diciotto mesi, se l'è conquistato sul campo, ed è fondamentale. Non lo deleghiamo a nessuno. Tuttavia, credo che poi ognuno, lavorando collegialmente, debba avere i propri obiettivi.

Presidente, noi sappiamo quali sono i vincoli che abbiamo. I proventi da privatizzazioni sono da destinare alla riduzione del debito pubblico. Guardate, però, che diminuire il debito pubblico è un segnale importante, che ci può permettere di avere più risorse a disposizione per gli investimenti e i finanziamenti.

Vengo ieri da un incontro con la BEI molto importante, in cui abbiamo discusso sugli investimenti, a proposito degli intellettuali da strapazzo che, non sapendone molto, hanno fatto le critiche dicendo che non c'era alcuna risorsa destinata alle infrastrutture nel decreto-legge cosiddetto « sblocca Italia » e nel disegno di legge di stabilità. Basta semplicemente vivere nel mondo e sapere come funziona. Ieri abbiamo concluso un accordo con BEI che permette di attualizzare tutte le risorse che noi abbiamo stanziato nel decreto sblocca Italia e che metteremo nella legge di stabilità, anche se saranno stanziati in Piani decennali. Tre miliardi di euro da dare alle Ferrovie dello Stato, spalmati in dieci anni, anche se non hanno copertura 2015-2016, saranno anticipati dalla BEI, perché si tratta di progetti strategici, che hanno la garanzia del bilancio dello Stato e sono certi perché hanno una divisione pluriennale.

Perdonatemi, questo è un modo intelligente per cercare di utilizzare le risorse che abbiamo nel miglior modo. È chiaro che mi sarebbe piaciuto mettere 10 miliardi di euro nel 2015, ma l'abbiamo ottenuto a costi bassissimi, perché si tratta della BEI. Questo vale per Ferrovie dello Stato e per ANAS. Ieri abbiamo chiuso questo accordo, che sarà formalizzato.

L'accordo è fondamentale, perché permette di dare cassa, cassa vera, e di far partire tutti i progetti che voi avete indicato e che noi abbiamo indicato nelle nostre leggi in termini di effettivi lavori e di appalti certi, pur pluriennalizzando gli investimenti in termini di cassa nel corso degli anni. Questo mi sembra assolutamente un ottimo risultato. Non a caso, tra i membri che abbiamo voluto inserire nel Comitato di esperti ci sono Cassa depositi e prestiti ed esperti della Banca d'Italia. Ci

serviva esattamente fare questo tipo di lavoro, ossia capire le dinamiche e come funzionavano.

Per venire alla Valle d'Aosta, confermo quello che ho detto. Bisognerà lavorare insieme. Ho visto un meraviglioso filmato nel Museo delle Alpi, che è bellissimo e che invito tutti ad andare a visitare — sono venuto anch'io a votare la fiducia nel pomeriggio di sabato, ma avevo questa visita istituzionale, che mi è stata molto utile, in Valle d'Aosta — il filmato di un treno che viaggiava in mezzo alla Valle di Gressoney. È ovvio che è bellissimo ed è molto bucolico, ma una regione che conta tra le sue eccellenze il turismo, l'artigianato e i prodotti artigianali, agricoli e alimentari, se non ha una rete, compatibile con l'ambiente ma efficiente, almeno di trasporto ferroviario, avrà fatto un bellissimo filmato, ma poi non è competitiva. Il tema di verificare, all'interno delle risorse disponibili e dei progetti strategici, come anche questa possa essere una breccia importante di collegamento all'interno dei corridoi plurimodali che noi stiamo realizzando mi sembra utile, nella modalità con cui, passo dopo passo (ammodernamento, rete elettrica), stiamo procedendo. Non è necessario metterci l'alta velocità, ma è necessario sapere che quello è un nodo da collegare a una grande rete. Dobbiamo ragionare insieme su come questo possa accadere. Ho parlato di ragionare e non di altro.

Per quanto riguarda le tariffe ferroviarie e le privatizzazioni, è evidente che non si può penalizzare la tariffa. La tariffa, in questo momento, è un elemento fondamentale — lo penso per le autostrade, come lo penso per le ferrovie — e, quindi, il Governo ha l'assoluta necessità e preoccupazione, in particolare per il trasporto pubblico locale e per le reti di collegamento che utilizzano i pendolari, che il prezzo sia adeguato alla possibilità dell'utilizzo e al diritto alla mobilità, che ovviamente si deve rispettare.

Sull'aeroporto di Roma e sul suo stato c'è un Piano importante degli investimenti.

Non solo deve esserci un Piano, come ho detto alla proprietà di ADR, ma deve esserci finalmente la realizzazione di questo Piano. Ad ENAC ho chiesto, dopo segnalazioni che sono arrivate dall'onorevole Nizzi e anche dal sottoscritto, di verificare la qualità dei servizi nell'aeroporto di Roma. Stiamo facendo il possibile e l'impossibile per rilanciare il sistema degli aeroporti del mondo. Ci stiamo preparando a un 2015 che speriamo segni un passaggio in avanti. Se avviamo l'*handling* e miglioriamo i collegamenti per renderli degni di un Paese come l'Italia, io credo che facciamo un buon lavoro, altrimenti faremmo un errore che non possiamo permetterci.

Su Enav la vostra preoccupazione è anche la mia. Stiamo discutendo, ci stiamo confrontando con il Ministero dell'economia e delle finanze. Adesso il Consiglio di amministrazione è rappresentato da funzionari dei ministeri, sia del Ministero dell'economia e delle finanze, sia del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Io credo che sia assolutamente indispensabile, come voi avete detto, avere una *governance* che non depauperi il grande lavoro che è stato fatto.

L'indirizzo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, proprio per la funzione strategica che ha, è in quella direzione. Con il Ministero dell'economia e delle finanze, che è l'azionista, stiamo insistendo e lavorando. Siamo come le Autostrade: stiamo lavorando per voi e non si chiudono mai le diverse corsie. Stiamo chiedendo che si fissino tempi certi. È una scelta importante, una scelta delicata. Enav è una delle risorse di eccellenza che abbiamo nel mondo, l'avete ricordato voi. Occorre che si possa scegliere adeguatamente, in un rinnovamento, un *management* che non interrompa la strada di qualità e di capacità che ha visto Enav diventare una delle nostre eccellenze.

Questo è il mio lavoro. Speriamo di riuscire a ottenere nel più breve tempo possibile un buon risultato.

DIEGO DE LORENZIS (*fuori microfono*). Sul prelievo degli utili?

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Su questo non so rispondere. Lo approfondisco. Non è mia competenza. Non lo so. Non a caso, lei ha citato il Ministero dell'economia e delle finanze. Ne prendo atto. Ci sono qui i miei funzionari. Mi farò parte attiva nei confronti del Ministero dell'economia e delle finanze per vedere se la sua preoccupazione risponde al vero e, se risponde al vero, per capire perché questo è stato fatto. Le risponderemo.

PRESIDENTE. Grazie davvero, signor Ministro. È stato un incontro utile per noi e speriamo anche per lei.

Dichiaro conclusa 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 30 marzo 2015.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

