

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

16.

SEDUTA DI MARTEDÌ 12 GENNAIO 2016

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i> .	2, 5, 8, 10, 12
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	2	Biasotti Sandro (FI-PdL)	5
Audizione del Ministro dell'economia e delle finanze, prof. Pier Carlo Padoan, nell'am- bito dell'esame dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri re- cante definizione dei criteri di privatizza- zione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero del- l'economia e delle finanze nel capitale di Ferrovie dello Stato italiane SpA (atto n. 251) (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento);		Bordo Franco (SI-SEL)	7
		Catalano Ivan (SCpI)	6
		De Lorenzis Diego (M5S)	8
		Gandolfi Paolo (PD)	10
		Garofalo Vincenzo (AP)	8
		Padoan Pier Carlo, <i>Ministro dell'economia e delle finanze</i>	2, 10
		Tullo Mario (PD)	7

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Area Popolare (NCD-UDC): (AP); Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: SI-SEL; Scelta Civica per l'Italia: (SCpI); Lega Nord e Autonomie - Lega dei Popoli - Noi con Salvini: (LNA); Democrazia Solidale-Centro Democratico (DeS-CD); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-Alleanza Liberalpopolare Autonomie ALA-MAIE-Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-ALA-MAIE; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI; Misto-Alternativa Libera-Possibile: Misto-AL-P; Misto-Conservatori e Riformisti: Misto-CR; Misto-USEI (Unione Sudamericana Emigrati Italiani): Misto-USEI.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 13.

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 dell'economia e delle finanze, professor Pier Carlo Padoan, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Ferrovie dello Stato italiane SpA (atto n. 251).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2 del regolamento, del Ministro dell'economia e delle finanze, professor Pier Carlo Padoan, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Ferrovie dello Stato italiane SpA (atto n. 251).

Come ricorderete, siamo impegnati nell'esame del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri che reca la defini-

zione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Ferrovie. Da più parti, prima di procedere alla votazione del parere, avevamo avvertito l'esigenza di ascoltare l'azionista. Vorrei, quindi, ringraziare il Ministro della sua disponibilità. Credo, infatti, che questa audizione sia estremamente importante perché il punto di vista autorevole del Ministro permetterà alla Commissione, che ha la competenza su tale provvedimento, di essere in possesso di tutti gli elementi utili a definire il parere. Proporrei di iniziare subito, dal momento che il Ministro Padoan, subito dopo la nostra audizione, è stato invitato per la medesima audizione dalla Commissione lavori pubblici e trasporti del Senato.

Do, quindi, la parola Ministro Padoan per lo svolgimento della sua relazione, dopodiché sarò possibile svolgere un intervento per gruppo in modo da consentire la replica del Ministro in tempi certi.

PIER CARLO PADOAN, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Grazie, presidente. Buon pomeriggio a tutti. Vi ringrazio di questa opportunità. Come è noto, il Governo sta portando avanti un programma di privatizzazione di società partecipate e proprietà immobiliari, che ha un triplice obiettivo: ridurre il debito pubblico, aumentare l'efficienza di gestione e alimentare il finanziamento tramite strumenti di mercato.

Tra le transazioni recenti già concluse, ricordo la cessione di quote Enel e la quotazione di circa il 40 per cento di Poste Italiane. Oltre ai progressi del progetto di quotazione di Ferrovie dello Stato, sono già state fissate le condizioni per la cessione del 49 per cento di Enav.

Nel 2015 la privatizzazione di Poste Italiane ha consentito di raggiungere e superare l'obiettivo di riduzione del rapporto debito-PIL dello 0,4 per cento. Tra il 2016 e il 2018 si prevede che l'insieme del programma di privatizzazioni potrà comportare per l'erario entrate pari allo 0,5 per cento del PIL all'anno.

Ricordo brevemente gli obiettivi conseguiti dal Governo con la privatizzazione di Poste Italiane perché rappresenta un punto di riferimento che si intende seguire anche nel caso di Ferrovie dello Stato.

L'operazione di privatizzazione di Poste Italiane può essere considerata un successo per varie ragioni. Si tratta della prima grande quotazione di una controllata del Ministero dell'economia e delle finanze dopo 15 anni e la maggiore quotazione in Europa nel 2015. La quotazione in borsa ha costituito un'opportunità per aumentare l'efficienza del gruppo Poste Italiane e per sfruttare al meglio il ruolo dell'innovazione come leva per la crescita.

La domanda è stata pari a più di tre volte l'offerta globale. Hanno aderito non solo numerosi piccoli risparmiatori, fra cui molti dipendenti, ma anche grandi investitori istituzionali esteri e italiani. L'elevata partecipazione degli investitori qualificati mostra come l'Italia stia diventando, in misura crescente, un luogo dove è attraente investire grazie alla stabilità finanziaria e istituzionale e alla accresciuta fiducia dei mercati, alimentata dalle riforme strutturali.

Vengo ora alla descrizione dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri su Ferrovie dello Stato.

L'approvazione dello schema di DPCM da parte del Governo rappresenta l'avvio formale del processo di cessione parziale del capitale di Ferrovie dello Stato. La quotazione di Ferrovie dello Stato italiane è prevista in un arco temporale che dovrà tener conto delle condizioni di mercato e del grado di preparazione dell'azienda alla quotazione.

Il Ministero dell'economia e delle finanze detiene l'intero capitale sociale di Ferrovie dello Stato, *holding* a cui fa capo un gruppo di società operanti nel tra-

sporto ferroviario e su gomma di passeggeri e merci e nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria.

Ferrovie dello Stato Italiane è una delle più grandi realtà industriali del Paese, con circa 70.000 dipendenti e oltre 8.000 treni al giorno, 600 milioni di passeggeri e 50 milioni di tonnellate merci all'anno, su una rete di oltre 16.700 chilometri, di cui 1.000 dedicati all'alta velocità.

Nel 2014 il Gruppo ha registrato ricavi per circa 8,4 miliardi, un risultato operativo di circa 660 milioni e un utile di esercizio di 303 milioni. Il patrimonio netto consolidato è pari a circa 37,5 miliardi.

Ferrovie dello Stato Italiane rappresenta un'azienda strategica e un'infrastruttura chiave, dotata di grandi competenze tecniche e manageriali. Inoltre, fornisce servizi di trasporto in vari Paesi europei, fra cui la Germania, ed esporta *know how* tecnico in tutto il mondo. Gli obiettivi che si intendono perseguire con la realizzazione dell'operazione sono lo sviluppo ulteriore del Gruppo, sia in termini di volumi di *business* che di qualità del servizio offerto; la creazione dell'azionariato diffuso, popolare e dei dipendenti fra i risparmiatori; il reperimento di risorse finanziarie da destinare alla riduzione del debito pubblico.

La scelta del Governo è di procedere alla quotazione attraverso un'offerta pubblica di vendita sul mercato regolamentato italiano, la Borsa di Milano.

Sotto il profilo regolamentare, il Gruppo Ferrovie dello Stato italiane è assoggettato alla disciplina europea già da diversi anni, e da ultimo attraverso la direttiva 2012/34/UE, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, il regolamento di esecuzione della Commissione 2015/909/UE, relativo alla modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, e il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, che ha attuato nell'ordinamento nazionale la direttiva medesima.

I criteri regolamentari prevedono la determinazione dei canoni di accesso all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in

modo da garantire un trattamento equo e non discriminatorio degli operatori ferroviari.

Il processo di quotazione determinerà una rafforzata trasparenza e scrutinio degli investitori sulla separazione contabile tra infrastrutture e trasporto. La trasparenza è già assicurata dall'Autorità di regolazione dei trasporti, in linea con la normativa europea.

Gli introiti derivanti dalla quotazione di Ferrovie dello Stato italiane saranno destinati per legge esclusivamente al Fondo ammortamento dei titoli di Stato e utilizzati attraverso il riacquisto o il rimborso a scadenza di detti titoli per la riduzione del debito pubblico ai sensi della normativa vigente.

La normativa vigente in materia di privatizzazioni prevede che la modalità di dismissione di quote di società detenute dallo Stato devono essere stabilite dal Governo con un proprio decreto, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, e devono seguire criteri trasparenti, non discriminatori e tali da favorire la diffusione dell'azionariato fra il pubblico dei risparmiatori e degli investitori istituzionali.

Inoltre, per l'alienazione di società che svolgono servizi di pubblica utilità, come nel caso di Ferrovie, la legge 14 novembre 1995, n. 481 dispone che il processo decisionale sia più articolato. In particolare, prevede che, prima dell'approvazione definitiva del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, vi sia il parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Inoltre, le dismissioni delle partecipazioni detenute dallo Stato in società operanti nel settore dei servizi di pubblica utilità sono subordinate alla creazione di organismi indipendenti per la regolazione delle tariffe e il controllo della qualità dei servizi di rilevante interesse pubblico. Nel caso di Ferrovie tale organismo è rappresentato dall'Autorità di regolazione dei trasporti.

Lo scorso 23 novembre il Consiglio dei Ministri ha deliberato l'approvazione dello schema di decreto per la dismissione fino

al 40 per cento del capitale di Ferrovie dello Stato italiane. Tale schema è stato trasmesso alle Camere per il parere delle competenti Commissioni.

Lo schema di decreto prevede che l'alienazione di tale quota, che potrà essere effettuata anche in più fasi, si realizzi attraverso un processo di quotazione sui mercati finanziari mediante un'offerta pubblica di vendita rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia, inclusi i dipendenti del gruppo Ferrovie, e gli investitori istituzionali italiani e internazionali.

Le modalità con le quali realizzare la quotazione di Ferrovie dello Stato sono finalizzate ad assicurare, tra l'altro, come dicevo, gli obiettivi di azionariato diffuso e della stabilità dell'assetto proprietario, anche in considerazione della tutela delle caratteristiche di pubblica utilità dell'attività svolta.

Come nel caso di Poste, al fine di favorire la partecipazione dei dipendenti del Gruppo Ferrovie all'offerta, potranno essere previste forme di incentivazione differenziate tra il pubblico generale dei risparmiatori e i dipendenti del Gruppo Ferrovie in termini di quote dell'offerta riservate e di prezzo, nonché di modalità di finanziamento.

Il processo di alienazione di una quota fino al 40 per cento di Ferrovie è coerente con l'evoluzione normativa europea che prevede principi relativi a un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria per tutti gli operatori.

In relazione alle iniziative che si stanno assumendo sull'operazione, in attesa della delibera definitiva da parte del Governo, il Ministero dell'economia e delle finanze ha attivato la selezione per l'affidamento al ruolo di *global coordinator* nell'ambito dell'offerta globale di azione di Ferrovie, funzionale alla realizzazione dell'operazione.

In vista dell'operazione, inoltre, si valorizzano separatamente attività e beni collaterali o non strettamente connessi allo svolgimento dei servizi di trasporto, come la rete elettrica, le attività commerciali, gli immobili.

Si possono menzionare la recente cessione della rete elettrica a Terna e l'operazione di privatizzazione attraverso bando pubblico di Grandi Stazioni retail, società risultante dalla scissione della società Grandi Stazioni.

Grandi Stazioni retail accentra le attività tipicamente commerciali delle stazioni del *network*, in particolare le locazioni commerciali, i *media&advertising* e i servizi ai viaggiatori. Ferrovie dello Stato italiane e Terna hanno firmato, il 9 dicembre scorso, il contratto per la cessione della rete elettrica ad alta tensione di proprietà di Rete ferroviaria italiana, come previsto dalla legge di stabilità 2015. L'operazione prevede l'acquisizione da parte di Terna dell'intero capitale sociale di Società elettrica ferroviaria (S.E.L.F.), interamente controllata da Ferrovie, attiva nel settore della trasmissione dell'energia elettrica.

Tale operazione industriale consente al gruppo Ferrovie di focalizzarsi sul *core business*, mentre a Terna vanno *asset* che estendono e rafforzano la rete elettrica nazionale.

L'acquisizione della rete di RFI dà a Terna la piena disponibilità delle reti ad alta tensione, così da poterne ottimizzare l'uso, anche in vista di una maggiore diffusione delle fonti di energia rinnovabili. I beni oggetto dell'operazione sono circa 8.400 chilometri di elettrodotti, tutti i diritti e i rapporti accessori.

L'operazione vale, nel complesso, 757 milioni di euro. Il valore della rete è stato stabilito dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas e il sistema idrico. Parte del ricavato sarà reinvestito in opere di infrastruttura ferroviaria, come prevede la legge di stabilità 2015.

In conclusione, vorrei ricordare alcuni aspetti centrali di questo processo di privatizzazione che si è avviato.

Il primo punto riguarda una questione che è oggetto di molta attenzione, ovvero quella della rete. Vorrei, infatti, ribadire che la proprietà della rete resta pubblica, fermo restando che esiste, evidentemente, una separazione fra proprietà e gestione della rete.

Come secondo punto, ritengo che, dal punto di vista del modello di privatizzazione e valorizzazione, il modello di valorizzazione della *holding* sia quello più efficiente, anche come dimostrato da esperienze passate e consolidate come ENI, Enel e le stesse Poste.

Infine, il tempo necessario per finalizzare questo processo dipenderà dall'ottenimento di risultati di efficienza di gestione, in modo tale che il bene nel suo complesso sia valorizzato al massimo e quindi permetta di ottenere il massimo ricavo da questa operazione.

Concludo dicendo che questa operazione è un'ulteriore conferma della concretezza del processo di riforma del Paese, di cui la strategia di privatizzazione rappresenta un elemento centrale.

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

SANDRO BIASOTTI. Grazie, signor Ministro. Anch'io la ringrazio per la tempestività della sua presenza e per le precisazioni che non avevamo. Abbiamo, infatti, capito che si privatizza la *holding*, quindi tutto l'insieme delle società delle Ferrovie dello Stato, compresa la rete, anche se, chiaramente, rimane pubblica, visto che quotiamo solo il 40 per cento.

A me interessa che lei ha detto e ribadito che ci vorrà del tempo, quindi procederemo ascoltando prima il piano industriale e verificandolo per valorizzare l'azienda al massimo e poter avere più risorse e più vantaggi.

Rappresento un partito che, come tutti sanno, non può essere contrario alle privatizzazioni. Tuttavia, come nel caso di Poste, anche e soprattutto nel caso delle Ferrovie abbiamo delle perplessità. Lei ha fatto riferimento alle Poste, che da anni hanno una redditività media del 10 per cento sul fatturato. Sono consolidate nella loro redditività, quindi sono appetibili per il mercato, specialmente quello diffuso.

Anche Enel ha una redditività ormai consolidata di circa l'11 per cento. Invece, lei ci ha detto che le Ferrovie hanno,

nell'ultimo bilancio, un utile di 303 milioni su 8,4 miliardi. Non credo di sbagliare se dico che siamo a una redditività a livello dello 0,3-0,4 per cento.

Quindi, la prima perplessità è su chi potrebbe essere interessato a comprare queste azioni. Io comprerei quelle dell'Enel, delle Poste o delle altre banche. Dato, però, che i cittadini italiani sono abituati a comprare di tutto e di più, speriamo bene.

Inoltre, le Ferrovie, a parte l'Alta velocità, che obiettivamente è meritoria e sta andando bene, hanno tutti i settori in crisi. Il settore merci è in fortissima crisi, quello del trasporto regionale ancora di più. Tolte, forse, pochissime eccezioni, credo che tutte le regioni abbiano dei *deficit* di trasporto notevoli. Pertanto, adesso privatizziamo nel proprio insieme le Ferrovie, con l'obiettivo di aumentare la redditività, ma credo che questo si scontri con l'aumento dei servizi pubblici, che sono quelli che ci interessano di più.

Il fatto di voler ridurre il debito è meritorio, però in un settore così delicato come il trasporto pubblico, che dobbiamo incentivare per mille motivi (per l'ambiente, per la congestione del traffico e così via), non so se i vantaggi di ridurre un po' il *deficit* pubblico pareggino o migliorino il fatto che peggioreremmo sicuramente il servizio pubblico.

Queste sono le osservazioni che le faccio. Comunque, ritorno a ringraziarla per la sua presenza e per la chiarezza.

IVAN CATALANO. Ringrazio anch'io il Ministro per essere qui in Commissione a relazionare in merito allo schema di decreto. Il Gruppo di Scelta civica ha presentato una mozione in Assemblea, che è stata approvata nel testo che le leggerò, con cui si chiedeva al Governo di separare la rete, ossia, nel contesto della privatizzazione, di considerarla fuori dalla cessione ai privati.

In particolare, è stato approvato il terzo punto della mozione, in cui dicevamo di non coinvolgere l'intero Gruppo, ma far arrivare l'ingresso dei privati soltanto in quelle società che gestiscono ser-

vizi di trasporto, partendo prioritariamente - come diceva l'onorevole Biasotti - dal settore merci perché è quello che dà minore redditività all'azienda ed è in crisi, come più volte ci hanno comunicato i vari amministratori delegati in Commissione.

Dato che lei, invece, ha esposto un piano che prevede la privatizzazione dell'intera *holding*, vorrei sapere come viene garantita la separazione della proprietà della rete al cento per cento in mano pubblica e come si prevede di far entrare i privati solo nelle società che gestiscono i servizi di trasporto, visto che è un punto della mozione che è stato approvato.

C'è, poi, un secondo punto. La Commissione trasporti - credo sia una volontà politica dell'intera Commissione - ha più volte deliberato in sede di parere, anche nel caso del parere al Documento di economia e finanza, che i proventi della privatizzazione delle Ferrovie vadano come *una tantum* al settore del trasporto pubblico locale, anche in deroga alle norme che la legge prevede, ovvero al conferimento al Fondo di ammortamento titoli di Stato.

Peraltro, questo è già stato fatto in passato e la Commissione ha chiesto più volte che venisse fatto anche per quanto riguarda Ferrovie. Vorrei, dunque, capire se il Governo ha mai preso in considerazione la nostra volontà politica e se, eventualmente, potrebbe essere presa in considerazione la deroga di destinare una parte o la totalità dei proventi al finanziamento del trasporto pubblico locale, che ha bisogno di un impulso importante per riprendersi.

Il problema del trasporto pubblico locale è la mancanza di liquidità per investimenti. Noi abbiamo fatto un'indagine conoscitiva su questo e sono emerse delle considerazioni importanti, tra cui la mancanza di circa 1,5 miliardi per coprire l'intero fabbisogno del trasporto pubblico locale. Potremmo, pertanto, cominciare a devolvere una parte dei proventi che realizzeremo con la dismissione di Ferrovie, coprendo il *deficit* che il trasporto pubblico locale ha attualmente, in modo tale da dare impulso e liquidità al sistema

affinché possa fare gli investimenti ed essere autosufficiente negli anni futuri.

Queste sono le due domande che le pongo, grazie.

FRANCO BORDO. Grazie signor Ministro. Vorrei sapere se il Governo ha un'idea più precisa rispetto a quanto previsto dallo stesso DPCM, ovvero se arrivare al limite del tetto previsto, ossia al 40, ovvero ad una percentuale eventualmente inferiore. Di conseguenza, le chiedo quali introiti il Governo preveda per l'obiettivo che ci ha descritto e che mi sembra, di fatto, unico, dal momento che si prevede di utilizzare gli introiti per l'abbattimento del debito pubblico.

Non ritiene, inoltre, anche in relazione alle precedenti privatizzazioni, che questa strategia sia superata? Dal mio punto di vista, il caso di Poste italiane è molto particolare rispetto ad altre privatizzazioni. Vorrei, infatti, ricordare altre privatizzazioni realizzate nel nostro Paese che hanno permesso di ridurre negli anni passati circa il 10 per cento del debito, mentre nello stesso periodo è aumentato di circa il 25 per cento.

Detto questo, visto che il Parlamento ha approvato, nell'ambito della legge di stabilità, una norma in cui si prevede che il Governo presenti al Parlamento una relazione contenente precisi elementi in termini di impatto economico, industriale, occupazionale, sociale e siccome non penso che questa audizione si possa ritenere equivalente a quella relazione precisa (ovviamente, non perché le sue parole non sono precise, ma per il contesto temporale in cui viene svolta), vorrei capire quando verrà resa questa relazione al Parlamento.

MARIO TULLO. Grazie signor Ministro. Lei ha fatto bene a fare riferimento a una fortunata esperienza di privatizzazione, quella di Poste italiane, che sta andando bene e in cui però sin dall'inizio erano chiari gli obiettivi. Infatti, mi permetto di dire che era chiara fin dall'inizio la modifica della *mission* di Poste poiché nel corso degli anni, anche per avvenute innovazioni tecnologiche, l'azienda aveva

vissuto il servizio che doveva rendere agli italiani e l'ha modificato.

Ugualmente, è chiara la funzione che ancora oggi dovrebbero avere le Ferrovie, ovvero trasportare tante persone e possibilmente anche tanta merce, cosa che non avviene, con tutte le difficoltà del caso. Lei ha riassunto i dati, che abbiamo anche avuto occasione di discutere nel dibattito parlamentare svolto sulle mozioni. Sono dati significativi, quindi ci siamo posti dei problemi, che le ripropongo oggi. Per quanto riguarda la competenza della Commissione trasporti, le parole del Ministro Delrio potrebbero essere rassicuranti e sufficienti — almeno questo è il mio pensiero — nel momento in cui dice che la rete rimarrà pubblica, cosa che ha ribadito anche lei.

Oggi, però, anche la gestione della rete è pubblica. C'è la concorrenza, per cui consentiamo ad altri soggetti di operare, ma anche su questo ci vorrebbe maggiore chiarezza, anche se la gestione resterà pubblica.

A ogni modo, il patrimonio di Ferrovie è costituito per la grande parte dalla rete, che è un pezzo importante e significativo, oltre che funzionale del patrimonio. Tra l'altro, con un atto dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze del 2009 molti scali merci (su cui, tra l'altro, c'è anche un ricorso in Europa) sono transitati da RFI a Trenitalia, per cui vi è una parte di patrimonio che è andata in quella direzione.

La cosa da capire, se, appunto, la rete rimarrà pubblica, è cosa andrà sul mercato e quanto questo può essere valutato. Oggi questo incontro è stato importante, infatti la ringraziamo per la sua presenza, ma questo aspetto non mi è chiaro fino in fondo. Forse non dovrà essere chiaro fino in fondo, ma a un certo punto arriverà il momento di capire meglio.

Non vi è ombra di dubbio che questo tipo di privatizzazione, come quello delle Poste, debba aggredire il debito pubblico, ma sappiamo anche la sofferenza che c'è sul trasporto delle persone, in particolar modo dei pendolari, quindi vorremmo ca-

pire se immaginate che una quota della privatizzazione possa essere spesa per investimenti sul trasporto di persone e merci.

VINCENZO GAROFALO. Dall'intervento che ho ascoltato del collega Tullo mi sembra di capire che la decisione di privatizzazione di una quota del Gruppo Ferrovie dello Stato vada già nella direzione dello scorporo della rete. Su questo, anch'io vorrei una sua dichiarazione confermativa.

Inoltre, vorrei sapere che tipo di gestione avrà questa rete in prospettiva. Infatti, non è necessario solo che rimanga pubblica, ma anche se la gestione rimarrà in mano pubblica tramite Autorità, società specifiche o in qualche altro modo.

Tra l'altro, un'altra cosa importante — forse la domanda non è diretta lei, signor Ministro, ma al suo collega Delrio — è cosa succederà dopo la privatizzazione in merito al sistema degli investimenti di cui il settore del trasporto pubblico, che spero vi sia incluso, anche tramite gli ultimi interventi nella legge di stabilità, ha bisogno per poter dare al Paese servizi sempre più rispondenti alle esigenze.

Mi pare di capire che Ferrovie vorrà dare uno sviluppo al settore del trasporto pubblico locale, anche gommato, per diventare un operatore globale nel settore. Sappiamo, però, che è necessaria una buona quota di investimenti, quindi chiedo se una parte delle entrate della privatizzazione saranno destinate in questa direzione e se questo è già oggetto di una discussione all'interno del Consiglio dei Ministri.

Ancora, vorrei capire quali sono gli indirizzi necessari per poter avere non soltanto un introito di carattere finanziario per abbattere parte del debito pubblico, ma anche per dare una prospettiva migliore al trasporto nel Paese.

DIEGO DE LORENZIS. Senza che il Ministro se ne abbia, vorrei dire che mi sento leggermente offeso dall'intervento che ha svolto, perché la prima parte era tesa quasi a invogliarci a investire, propo-

nendoci quello che il Ministro ha fatto in altri ambiti, mentre l'ultima parte ha riguardato come avverrà o intendono che avvenga questa privatizzazione, ovvero con la vendita, vale a dire, appunto, con la privatizzazione del 40 per cento delle azioni della *holding*.

Non riesco, quindi, a capire come può dire nello stesso momento che la rete rimarrà pubblica. È vero che il controllo del 60 per cento delle azioni rimarrà in mano al Ministero dell'economia e delle finanze, ma è evidente che nel consiglio di amministrazione non ci sarà soltanto il Ministero come socio unico e non ci saranno gli azionisti più piccoli, come i dipendenti, ma, come è successo anche in Poste, ci saranno dei rappresentanti dei grandi investitori. Allora, come altri colleghi chiedo un chiarimento ulteriore su quello che ha dichiarato riguardo alla rete pubblica.

Ancora, il Ministro ha specificato che questa operazione di privatizzazione non si fa per aumentare la concorrenza degli operatori del settore, ma per la riduzione del debito pubblico o meglio del rapporto *deficit*-PIL. Tuttavia, mi chiedo come verranno rimpiazzati i mancati introiti degli utili che oggi questa società fa per conto del ministero come socio unico. Questo è un aspetto che il Governo manca di dire.

Infine, le ultime vicende relative al consiglio di amministrazione fanno pensare a una divergenza di opinioni in merito all'operazione di privatizzazione in seno al consiglio stesso, quindi a un azzeramento del vertice per queste ragioni. Ecco, vorremmo che lei fugasse i dubbi relativamente al fatto che il consiglio di amministrazione sia stato azzerato dal Presidente del Consiglio perché le opinioni non erano allineate alla direzione del Governo.

PRESIDENTE. Signor Ministro, vorrei fare anch'io alcune riflessioni e porle alcune domande. Sulle Ferrovie siamo attenti osservatori. A differenza del collega che mi ha preceduto, non mi sento offeso dalle sue argomentazioni e dalla sua relazione. Anzi, per certi aspetti questa ci

conforta, innanzitutto sulla tempistica, visto che non mi sembra che siamo di fronte a un'accelerazione che potrebbe umiliare il ruolo e le competenze del Parlamento.

Dobbiamo rendere un parere e lo faremo. Tuttavia, vi garantisco che questa Commissione sentirà anche il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e tutti i nuovi vertici di Ferrovie, che si sono insediati da un mese. Dobbiamo farlo perché, appunto, il tempo dell'insediamento è finito, quindi dobbiamo consentire dalla Commissione di audire i vertici del Gruppo, ma anche ai nuovi vertici di ascoltare il punto di vista del Parlamento.

Ritengo questa una vera scommessa. È una riforma straordinaria perché la leggo anche alla luce di alcune correzioni che abbiamo introdotto. Si può non essere d'accordo su altre cose, ma saniamo un *vulnus* costituzionale che ci portiamo dietro da quindici anni.

Lo Stato, il Governo e il Parlamento si sono riappropriati di funzioni che, in quella visione del federalismo di quindici anni fa, erano state disperse nei sistemi regionali. Ci sono regioni che hanno utilizzato al meglio questa competenza e regioni che non lo hanno fatto. Abbiamo metri cubi di contenzioso.

Ritengo, quindi, una questione decisiva il fatto che la legge costituzionale approvata riaffidi le infrastrutture fondamentali dei trasporti, degli aeroporti e dei porti alle competenze dello Stato.

Un altro elemento sul quale invito la Commissione a riflettere, anche perché con l'indagine conoscitiva abbiamo lavorato per oltre un anno su questo tema, è la clausola di supremazia. Ora, sono tranquillo quando si dice che la rete viene scorporata. Non credo, però, che il Ministro adesso ci potrà dire se la soluzione sia questa o un'altra. Si sta studiando — ci sono *équipe* di lavoro e *advisor* — per capire se la rete sarà gestita da un'*Authority* o da una società *ad hoc*.

La rete è pubblica ed è separata dal resto. Qui abbiamo il primato dello Stato, non solo perché trattiene la proprietà pubblica, ma anche perché regola, governa e gestisce.

Sulla *holding*, vorrei ribadire che questo è uno dei settori fortemente in crescita per quanto concerne il prestigio internazionale. Nel giro di dieci anni le Ferrovie sono diventate una sorta di oggetto di cui andar fieri nel panorama internazionale. Credo che sia un fatto politico importante che gli anglosassoni, che hanno un certo rapporto con l'Europa, quindi sono restii, e hanno la storia che sappiamo, proprio sulla privatizzazione dei trasporti hanno riconosciuto alle Ferrovie italiane il diritto a partecipare senza preselezione e senza dover « fare gli esami di ammissione ».

La questione che voglio porre è questa. Siccome non andiamo in borsa fra due mesi, sugli investimenti dovremmo completare lo sforzo gigantesco teso a riunificare il Paese, anche attraverso la realizzazione di una rete di infrastrutture materiali.

Mi spiego meglio. Mi riferisco alle risorse sulla Napoli-Bari, a quelle sull'isola più grande per la continuità territoriale e così via. Insomma, penso a delle risposte per consentire a un terzo del Paese (sud e isole) di connettersi al resto dell'Italia. Questo si chiama diritto alla mobilità.

Come sapete, perché firmammo tutti quell'emendamento, quel diritto non è riuscito a entrare nella legge costituzionale. Avremmo avuto una svolta storica, ma non è riuscito a entrare perché assieme a esso sarebbero entrati anche altri diritti, come quello all'agroalimentare, per i quali c'era un'analogia richiesta. Ci siamo persi per questa ragione, ma rimane un obiettivo. In uno Stato moderno il diritto alla mobilità va inteso non in modo assistenziale, ma si costruisce attraverso una serie di azioni concordate.

Vorrei dire al Ministro che l'alta velocità va bene. Da esperti della materia, le diciamo che soffrono le relazioni dei vecchi *intercity*. Adesso ci sono dei contratti firmati dai nuovi vertici che riguardano le dorsali e che speriamo risolvano il problema.

Anche in questo processo di privatizzazione, il tema vero però è quello dei poveretti, ovvero dei pendolari e del trasporto regionale. Anche qui ci si scontra

sulla titolarità, sulla competenza - questa materia fu trasferita addirittura negli anni Novanta - e l'inadempienza a offrire un servizio (non dappertutto, ma quasi ovunque) non all'altezza del diritto a muoversi in modo civile e sicuro.

Allora, come si combina questo tema del trasporto regionale, che è materia trasferita alle regioni? Si tratta di migliaia e migliaia di chilometri, di reti, di tracce e così via.

Questo è il punto sul quale dobbiamo continuare a riflettere perché una buona privatizzazione, che unisce efficienza e miglioramento della quantità e della qualità dei servizi, passa anche attraverso la messa al centro di questo obiettivo.

So benissimo che non spetta a lei. La conosco come economista molto sensibile a queste materie. Tuttavia, questo è un tema che ci deve vedere interloquire meglio con il dicastero dei trasporti di Porta Pia e soprattutto con il nuovo vertice di Ferrovie.

Comunque, credo di doverla ringraziare sinceramente non solo per la disponibilità, ma anche per gli argomenti che ci ha fornito e che ci consentono di non improvvisare una proposta di parere, che tuttavia non è l'ultima spiaggia, visto che continueremo ad occuparcene.

Cedo ora la parola al collega Gandolfi per un intervento brevissimo, perché vorrei dare la parola al Ministro per la replica.

PAOLO GANDOLFI. Presidente rinuncio al mio intervento. Ha già fatto lei la domanda che volevo porre al Ministro.

PRESIDENTE. Signor Ministro, le cedo ora la parola per una breve replica.

PIER CARLO PADOAN, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Grazie, presidente. Ringrazio tutti per le molte osservazioni utili. Mi impegno a rispondere a tutti. Qualcuno ha formulato in modo diverso la domanda precedente di un collega, quindi quando smetterò di parlare mi direte se ho lasciato fuori qualcosa. In ogni caso, me ne scuso in anticipo.

Innanzitutto, permettetemi di ricordare che l'obiettivo della politica di privatizzazione, non solo di Ferrovie, è triplice. In primo luogo, c'è la questione del debito pubblico. A questo proposito, dico subito che, oltre agli impegni di legge, c'è un impegno in Europa a ottenere una percentuale di privatizzazione come parte dell'obiettivo di abbattimento del debito. Ci sono, però, altri due obiettivi altrettanto importanti. Il primo è quello di stimolare l'efficienza manageriale, ovvero di rendere le imprese in grado di reagire agli stimoli di mercato, anzi di anticipare il mercato. L'altro, collegato al precedente, è quello di diversificare le fonti di finanziamento, perché la privatizzazione, in parte, solleva lo Stato dall'obbligo di effettuare eventuali trasferimenti, ma soprattutto permette all'impresa che si privatizza di andare sul mercato, quindi di accedere a risorse per gli investimenti che altrimenti non potrebbe avere.

Questo è un elemento estremamente importante per un'impresa come Ferrovie, che ha per definizione una prospettiva di lungo periodo, essendo un'impresa infrastrutturale che fa investimenti a lungo termine e che può andare sui mercati finanziari, soprattutto nel contesto attuale, fermo restando che non sappiamo quanto durerà, a costi di indebitamento molto contenuti.

Questo permette a un'impresa che si trasforma in questo senso - questa è la mia opinione; c'è un'evidenza che la sostiene in altri casi - di aumentare la capacità di investimento. Ciò in parte (ma solo in parte perché non pretendo di dare risposte definitive alle questioni sollevate) va incontro all'esigenza, giustamente rilevata da molti onorevoli presenti, di effettuare investimenti in segmenti, mi si consenta l'espressione, più poveri del trasporto.

Molti hanno giustamente citato il trasporto pubblico locale e hanno proposto di destinare a questo delle risorse. La mia risposta è che il TPL ha urgente bisogno di investimenti. Non è detto, però, che queste risorse debbano venire solo dai proventi della privatizzazione. Mi aspetto che se c'è

maggiore efficienza e allo stesso tempo c'è più accesso al mercato, questo permetta di ottenere risorse a più basso costo e senza la limitazione dei proventi, che evidentemente sono *una tantum* e non un flusso continuo di introiti.

Questo mi permette di agganciarci a un altro punto che è stato sollevato da alcuni, se non sbaglio dall'onorevole Catalano. Come è ben noto a voi tutti, c'è una separazione della gestione della rete da quella dei trasporti. A sua volta, il segmento trasporti è segmentato: ci sono l'alta velocità, gli *intercity* e il TPL, che hanno diversi gradi di efficienza. Mi rendo conto che « efficienza » è un termine che stona un po', visto l'impatto sul benessere delle persone. Comunque, ci siamo capiti.

Una mia opinione personale, che penso sia condivisa, è che quando penso a un processo di efficientamento dell'impresa penso ad un processo che sicuramente è volto a migliorare il sistema ad alta velocità, ma soprattutto gli altri segmenti meno efficienti o, comunque, ad avviare, appunto, un processo di efficientamento che richiederà tempo.

Tuttavia, se nel frattempo sono ottenibili risultati tangibili — come penso sia, ma questo andrà verificato con il *management*, non è mio compito definirlo, anche se posso dare un'indicazione — investire nei segmenti che ho chiamato poveri è utile in sé perché migliora la qualità del servizio, ma è anche funzionale alla privatizzazione dal momento che valorizza l'intero sistema.

Ho detto che la mia valutazione personale è quella di una privatizzazione di *holding* e non di segmenti, perché temo che si possa altrimenti verificare un fatto paradossale. Se si decidesse di privatizzare solo l'alta velocità, ci sarebbe, infatti, l'elevato rischio di fermarsi lì e di perdere una parte dei gioielli di famiglia, ovvero l'occasione di portare a livelli decisamente più alti di quelli attuali gli altri segmenti del trasporto, che, secondo me, sono parte dell'obiettivo strategico. Non vedo, dunque, contraddizione.

Provo ad andare avanti per vedere se riesco a rispondere ad altre domande. Mi

è stato anche chiesto dall'onorevole Bordo quanto si pensa di incassare. La mia risposta è che non lo so. L'obiettivo del processo di valorizzazione è arrivare al momento in cui, ritenuta soddisfacente l'evoluzione del piano industriale e ottenuti già primi eventuali risultati visibili al mercato dagli operatori del settore, si decide come intervenire e come entrare sul mercato in base a regole che hanno anche carattere finanziario, a maggior ragione necessarie, vista l'instabilità che tutti osserviamo sui mercati finanziari.

Pertanto, non sono assolutamente in grado di dire quando. Sicuramente nel definire la quotazione ci saranno elementi di efficientamento finanziario che si agguinceranno agli elementi di efficienza di piano industriale. Dunque non so quanto sarà l'introito. Naturalmente, il 40 per cento è il limite. Ho citato il fatto che questo potrebbe essere effettuato in *tranche*, ma anche qui non sono in grado di dire se e come. Bisognerà ottenere l'opinione di chi opera sui mercati, quindi di investitori istituzionali o di *consultant* che saranno chiamati a guidare e a dare indicazione al *management* su questa fase del processo.

Ovviamente, ci sarà una relazione sull'impatto. La mia presenza oggi non è con questo fine. La relazione sull'impatto ci sarà, come previsto dalla legge di stabilità. Se l'alienazione avrà luogo prima del 31 dicembre 2016, la relazione sull'impatto, che riguarderà tutti gli aspetti finanziari, economici e occupazionali, avverrà prima di quella data; se ci sarà bisogno di più tempo per completare questo processo, la relazione sull'impatto avverrà in prossimità di questo processo. Quindi, confermo sicuramente che, come richiesto, il Ministro relazionerà sull'impatto.

Guardo rapidamente i miei appunti. Ho risposto implicitamente al punto iniziale dell'onorevole Biasotti sulla redditività. Penso che l'obiettivo di questa fase, che naturalmente sta nelle mani del *management*, sia quello di dimostrare che i segmenti oggi a bassa redditività che lei

ricordava possano essere sostenuti e si possano ottenere livelli di redditività più alti.

È chiaro che adesso ciò vale rispetto a *standard* di mercato non soddisfacenti, ma l'obiettivo è esattamente di utilizzare anche il processo di privatizzazione per aumentare l'efficienza nei termini che abbozzavo prima e che implicano un aumento di redditività, quindi più risorse a disposizione della compagnia e minore urgenza di chiedere allo Stato eventuali ulteriori risorse. Ovviamente, la cosa deve andare nella direzione giusta, altrimenti il triplice obiettivo che ricordavo all'inizio non viene soddisfatto.

Ribadisco che la proprietà della rete resta pubblica. Come ho detto ed è stato ripetuto da molti degli intervenuti, una cosa è la proprietà e un'altra la gestione. Ricordo che gestione della rete e gestione del settore trasporto sono già oggi separati. Non sono in grado di dire come sarà il modello di gestione una volta che questo processo sarà completato. Noto semplicemente che in altri casi esteri la proprietà pubblica della rete e la gestione non pubblica della medesima convivono in modo efficiente.

Tuttavia, è un tema su cui bisognerà studiare — lo dico senza ironia — e valutare le opzioni dal punto di vista sia industriale sia della privatizzazione.

Onorevole De Lorenzis, mi ha rivolto una domanda che, pur ringraziandola per

la sua franchezza, è forse un po' fuori tema. Questo non vuol dire che non voglio rispondere. C'è una nuova *governance*, con un consiglio di amministrazione azzerato che lascia il posto al nuovo consiglio di amministrazione. Questo avvicendamento riflette anche quella che veniva valutata dall'azionista come una gestione, da parte del *management* di Ferrovie, non efficiente ai fini non solo della privatizzazione, ma anche della gestione ordinaria. È intervenuta, dunque, una valutazione sulla mancata efficienza e valorizzazione di un importante *asset* strategico del Paese.

Mi fermo qui, ma chiedo scusa e sono pronto a ripartire se mi sono dimenticato in modo lacunoso di qualcosa.

PRESIDENTE. Per quanto mi riguarda, no, quindi la ringrazio del contributo. Credo che anche i colleghi si possano dire soddisfatti delle sue risposte. Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. RENZO DICKMANN

Licenziato per la stampa
il 22 febbraio 2016.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

