

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MARIO VALDUCCI

**La seduta comincia alle 14,10.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, sulla realizzazione delle linee programmatiche dei suoi dicasteri, per le parti di competenza.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, sulla realizzazione delle linee programmatiche dei suoi dicasteri, per le parti di competenza.

Ricordo che, come convenuto nell'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, e come già comunicato al Ministro, nel corso dell'audizione sarà dedicata una particolare attenzione all'attuale situazione del settore postale e del settore aeroportuale, nonché alle prospettive di realizzazione in Italia delle reti di nuova generazione NGN (*Next Generation Network*).

Do, quindi, la parola al Ministro Corrado Passera per lo svolgimento della relazione.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, presidente. Se siete d'accordo, inizierei con una breve relazione sui temi che mi sono stati indicati, per lasciare più tempo possibile alle eventuali risposte.

Per quanto riguarda il settore postale, la liberalizzazione del mercato postale deve essere iscritta nel più ampio tema delle politiche che a livello comunitario hanno per oggetto la tutela dei servizi di interesse economico generale, come già avvenuto per altri servizi di pubblica utilità, come energia, trasporti e telecomunicazioni.

Anche per i servizi postali la Commissione europea ha coniugato l'esigenza di liberalizzazione dei mercati con la necessità di garantire l'interesse generale. La Commissione Europea ha, quindi, intrapreso un processo di revisione del funzionamento del mercato postale europeo iniziato nel 1997, che in parte con alcuni di voi abbiamo vissuto, promuovendo un percorso di transizione sostenibile in grado di assicurare, però, l'universalità del servizio.

Oggi, a poco più di un anno dalla liberalizzazione, anche nel nostro Paese siamo pronti a un nuovo mercato e a nuove regole per un servizio universale trasformato e migliorato. L'evoluzione e i mutamenti in atto nel mercato postale che si stanno delineando rendono necessario, per tutte le aziende del settore, affrontare un processo di riorganizzazione del recapito. Il recapito è il primo dei punti da analizzare che, naturalmente, è in particolar modo rilevante perché tocca il tema più generale della salvaguardia dei posti di

lavoro. Questo, naturalmente, vale soprattutto per il fornitore del servizio universale.

Il Governo, attraverso il ministero, ha chiesto a Poste Italiane, in una logica di efficientamento dei processi e di miglioramento della qualità, di organizzare i servizi, con particolare riguardo alle esigenze della clientela. Il nuovo modello di organizzazione, nel rispetto dell'autonomia dell'azienda in tema di relazioni sindacali, è in questi giorni oggetto di confronto con le organizzazioni sindacali stesse. Per ora il progetto interesserà cinque regioni (Piemonte, Emilia-Romagna, Marche, Toscana e Basilicata) in quanto sono quelle che al momento presentano le migliori opportunità di assorbimento delle eccedenze che si determineranno e la migliore possibilità di ricollocazione in altre strutture aziendali regionali, soprattutto uffici postali, minimizzando in tal modo l'impatto sociale dell'intervento, che si stima intorno alle 1.700 persone. Per ora, quindi, possiamo affermare che il processo di riordino del recapito non comporterà licenziamenti.

È bene sottolineare, inoltre, che tali interventi sul recapito rispondono anche all'obiettivo del contenimento degli oneri di servizio universale, così come previsto dal contratto di programma vigente, 2009-2011, che esiste tra il Ministero per lo sviluppo economico e Poste Italiane, un obiettivo che continueremo a perseguire anche con il nuovo contratto di programma.

Per quanto riguarda il servizio universale — secondo punto nel capitolo postale — nel nostro Paese la fornitura del servizio universale su tutto il territorio nazionale risulta particolarmente onerosa, per condizioni demografiche e territoriali caratterizzate, come sappiamo tutti, da vaste zone a scarsa o scarsissima densità abitativa, basso volume di invii *pro capite*, che si sono ulteriormente ridotti, ed elevati costi fissi della rete.

Giova ricordare che il Governo, in conformità alla normativa comunitaria, è deciso anche in questo settore a garantire il servizio universale, col quale intende l'insieme minimo di servizi di qualità de-

terminata dal fornire permanentemente sull'intero territorio nazionale a prezzi accessibili a tutti gli utenti, tale da consentire attraverso la rete postale pubblica l'accesso ai servizi anche nelle zone rurali, remote e scarsamente popolate in ragione del ruolo fondamentale dalla stessa svolto in funzione di coesione sociale ed economica.

Ciò premesso, il legislatore italiano, dopo attenta analisi economica che ha coinvolto il ministero e tutti gli *stakeholder* di settore, ha deciso che sussistessero le condizioni per l'esclusione dal perimetro del servizio universale della pubblicità diretta per corrispondenza — questo è avvenuto con decorrenza giugno 2012 — e che, invece, per le altre tipologie di invii da parte dei clienti *business* fosse necessario garantire la fornitura nell'ambito del servizio universale. Nel servizio universale rimangono per ora inclusi i servizi di cosiddetta posta massiva.

La posta massiva è un prodotto dedicato alla clientela *business*, che permette di spedire grandi quantità di corrispondenza. La quota di mercato della massiva vale circa 800 milioni di euro all'anno ed è largamente utilizzata da banche, *public utilities*, compagnie assicurative per l'invio di fatture commerciali, estratti conto e così via.

È, altresì, vero che in alcuni Paesi europei — come Olanda, Germania e Regno Unito — la posta *business* è stata effettivamente esclusa dal perimetro del servizio universale. Ciò è stato possibile perché in questi Paesi il mercato postale è particolarmente ricco e strutturalmente poco oneroso da servire e non sussiste, pertanto, l'esigenza di garantire la fornitura dei servizi postali per gli utenti *business* attraverso l'imposizione di obblighi di universalità.

I Paesi che, invece, presentano maggiori similitudini con l'Italia, la Francia, la Spagna e il Belgio, hanno lasciato la massiva nel paniere dell'universale. Nel nostro Paese, l'esclusione dal servizio universale della posta massiva comporterebbe notevoli criticità connesse a una maggiore esposizione ai rischi di *cream skimming*,

quel fenomeno per cui il poco che si guadagna va ai privati e ciò che si perde rimane al pubblico, con conseguente incremento della postalizzazione sulla rete pubblica nelle aree geografiche a bassa densità di invii con maggiore onere per il fornitore del servizio universale. Occorre, inoltre, precisare che la dimensione aziendale degli operatori alternativi per il servizio universale è tale da non riuscire, almeno per ora, a servire tutta l'utenza sul territorio nazionale, ma solo la metà e con frequenza di consegna inferiore agli *standard* comunitari.

In sostanza, l'attuale rete postale pubblica risulta non replicata e non replicabile almeno in tempi brevi dagli operatori alternativi a Poste Italiane. L'esclusione dal perimetro dei servizi universali degli invii della clientela *business* sarebbe attuabile solo nel caso in cui fosse accertata, attraverso una misurazione da parte dall'Autorità, l'esistenza di una rete alternativa a quella del servizio pubblico di Poste in grado di assicurare la fornitura di tali servizi autonomamente e in assenza di uno specifico obbligo in capo a un operatore.

L'ultimo tema riguardante Poste Italiane di cui ci avete chiesto conto è quello degli sviluppi aziendali. Accennerò solo ad alcuni temi che, se ce ne sarà la necessità, approfondiremo. Il settore dei servizi postali sarà caratterizzato nei prossimi anni da un ulteriore forte rallentamento dei volumi di posta tradizionale, fenomeno storicamente ormai acquisito. A fronte di tale fenomeno è atteso un crescente interesse del mercato per tutti i servizi accessori e complementari all'invio postale e, più in generale, di tutta l'area dei servizi digitali e di gestione integrata di processo, di logistica, di comunicazione e servizi finanziari. I servizi postali saranno parte integrante e determinante della società dell'informazione, la società del cittadino digitale e così via. Chi tra gli operatori postali mondiali saprà raccogliere questa sfida potrà superare indenne o, comunque, potrà superare l'inevitabile declino della posta tradizionale.

Accanto a questo sarà necessario sviluppare i servizi complementari, quali quelli finanziari che Poste Italiane, come sapete, ha sviluppato meglio di molte altre poste di altri Paesi. In tale ambito, riveste un ruolo fondamentale la diversificazione dell'offerta, unica strada possibile per gestire, assorbire e migliorare il grande valore qualitativo e quantitativo del capitale umano ereditato dai tradizionali sistemi postali.

Oggi i numeri dei ricavi di Poste Italiane sono diventati elevati, siamo oltre i 21 miliardi di euro, ma toglierei la parte prodotti assicurativi per cui va nel fatturato la raccolta dei premi, peraltro molto importante e che rappresenta circa la metà. Per tutto il resto, ormai la suddivisione è 50 per cento per servizi postali strettamente intesi come tali e 50 per cento per servizi finanziari.

Tanti, tra cui io, ipotizzano l'utilizzo di Poste Italiane come un terminale e una rete sul territorio che può contribuire a efficientare molte altre pubbliche amministrazioni. I servizi di Poste possono permettere di ridurre costi importanti di altre amministrazioni sia pensionistiche, sia della polizia, sia dei comuni, sia nella raccolta dei tributi. Il *network*, la rete, la struttura integrata, logistica, comunicativa e finanziaria che è stata creata da Poste è uno strumento da valorizzare fino in fondo per fare economie e migliorare servizi di altri comparti della pubblica amministrazione.

Do conto ora della situazione del settore aeroportuale. In questo settore sono intervenute rilevanti novità che hanno visto il Governo e il Parlamento impegnati nel dare attuazione alla disciplina introdotta in materia di diritti aeroportuali dalla direttiva 2009/12/CE del Parlamento e del Consiglio. Nel recepire tale direttiva con il decreto-legge sulle liberalizzazioni, si è evitata la prosecuzione della procedura di infrazione aperta dalla Commissione europea per il mancato recepimento della stessa e si è istituita l'Autorità di vigilanza in materia di diritti aeroportuali prevedendo la coincidenza di tale Autorità nel diritto nazionale con l'Autorità di

regolazione indipendente in materia di trasporti, i cui membri sono stati designati in questi giorni dal Governo.

La scelta operata consentirà l'inizio di un nuovo percorso nella politica dei trasporti del nostro Paese, in cui l'Autorità stessa si farà garante di consentire l'accesso equo e non discriminato alle infrastrutture nelle varie modalità di trasporto da parte degli operatori sia pubblici sia privati. Inoltre, nel decreto-legge cosiddetto « semplifica Italia » è stata introdotta una norma transitoria per salvaguardare il completamento delle procedure in corso rivolte alla stipula dei contratti di programma con le società di gestione aeroportuali, in particolare Roma, Milano e Venezia, nei quali sono previsti importanti investimenti infrastrutturali che faranno da volano alle economie territoriali.

Altre importanti novità riguardanti il settore sono in cantiere. In particolare, mi riferisco al piano nazionale degli aeroporti, che stiamo completando. L'adozione del piano costituirà un passo importante per lo sviluppo, necessario a garantire la fruibilità di infrastrutture adeguate alle previsioni di crescita del traffico passeggeri. Al riguardo, si evidenzia che nel 2011 gli aeroporti italiani hanno movimentato oltre 149 milioni di passeggeri e, nonostante la congiuntura economica, il traffico aereo nel nostro Paese è, comunque, tornato a crescere rispetto alla flessione del 2009 con un 7 per cento di incremento dei flussi rispetto al 2009 e un 6,5 per cento rispetto al 2010.

Il flusso dei passeggeri sul territorio genera un ritorno sull'economia nazionale che è stato stimato, mediamente, in circa 100 miliardi di euro all'anno. Le previsioni degli esperti del settore indicano il possibile raddoppio del traffico passeggeri a partire dal 2030, quindi circa 300 milioni di unità con un aumento soprattutto del traffico internazionale.

Nell'adozione del piano si terrà, naturalmente, conto della proposta in corso di revisione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti che, come è noto, ipotizza la realizzazione di una rete articolata: nel valutare dove e quali aeroporti

far rientrare tra quelli strategici non possiamo non tener conto della rete europea dei corridoi e, comunque, delle infrastrutture paneuropee che si dividono, come tutti sappiamo, in una rete globale che in Europa chiamano *comprehensive network*, da realizzare entro il 2050 e che comprenderà tutte le infrastrutture transeuropee di trasporto esistenti e programmate a livello nazionale e regionale, che soddisfano i requisiti degli orientamenti contenuti nella medesima proposta. La rete globale contribuirà a rafforzare la coesione territoriale.

Inoltre, dovremo realizzare una rete centrale, la cosiddetta *core network*, a livello di Unione europea entro il 2030 che, invece, costituisce le priorità e la spina dorsale della rete transeuropea dei trasporti e comprenderà quelle parti della rete globale a maggior valore strategico per il conseguimento degli obiettivi cosiddetti TEN-T nonché i progetti a maggior valore aggiunto europeo, quali i collegamenti transfrontalieri mancanti, le principali strozzature e i nodi multimodali necessari per garantire la libera circolazione di merci e passeggeri all'interno dell'Unione.

La rete centrale, questa *core network*, permetterà collegamenti con le reti infrastrutturali di trasporto dei Paesi vicini. Pensare, quindi, alla collocazione di porti e aeroporti all'interno di questa rete è determinante. Nello specifico, la rete centrale interesserà 82 principali porti europei mediante collegamenti ferroviari e stradali e 37 aeroporti principali mediante i collegamenti ferroviari verso grandi città, 15.000 chilometri di linee ferroviarie ad alta velocità e 35 grandi progetti transfrontalieri per ridurre le strozzature.

Per quanto concerne, in particolare, il settore aeroportuale italiano, la proposta in argomento contempla, allo stato attuale, l'inserimento, nella rete globale, di 33 aeroporti, di cui 10 facenti parte della rete centrale: Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Venezia, Torino, Genova, Bologna, Roma Fiumicino, Napoli e Palermo.

Si rammenta, inoltre, che nella proposta di regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, *Connecting Europe Facility*, sono fissate le condizioni e le modalità per finanziare, nel periodo 2014-2020, le infrastrutture prioritarie nei tre settori dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, che rispettino i criteri di sviluppo sostenibile definiti nella strategia di Europa 2020. Si tratta del meccanismo dei *project bond*, l'avvio del quale sarà preceduto, nel periodo 2012-2013, da un progetto pilota che riguarda, appunto, i *project bond* europei, non quelli italiani, che anche nei giorni scorsi abbiamo accelerato, ossia prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti attraverso i quali si intende mobilitare risorse supplementari da parte di investitori privati.

Nel nuovo scenario aperto da tali possibilità ci muoveremo ai fini della definizione del piano nazionale degli aeroporti tenendo, peraltro, ben presenti gli indirizzi che sono stati forniti dalla IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera nell'indagine sul sistema aeroportuale italiano approvato il 17 febbraio 2010: l'esigenza di pervenire a un piano di disincentivi per scoraggiare la parcellizzazione degli aeroporti che permetta di individuare gli aeroporti prioritari; la subordinazione nella realizzazione dei nuovi aeroporti a una valutazione attendibile e verificata della sostenibilità economica degli stessi; la necessità, in rapporto al prevedibile incremento del traffico aereo che si registrerà in un tempo relativamente limitato, di un potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, soprattutto per quelle di maggiore rilevanza; la realizzazione di azioni di sostegno, anche sotto forma di semplificazione della relativa disciplina, per il trasporto aereo di merci e per l'aviazione generale.

Queste erano indicazioni che venivano, appunto, dai vostri indirizzi. Peraltro, non ci si limiterà a fornire una classificazione dei vari aeroporti esistenti, ma saranno previste anche indispensabili operazioni di razionalizzazione del settore, nel rispetto della normativa comunitaria, e interventi

finalizzati al risanamento delle gestioni in difficoltà economiche — più di una — affinché essi non gravino sulla collettività.

In tale ottica, saranno assunte decisioni rivolte a favorire, in linea con gli orientamenti comunitari, la costituzione delle cosiddette reti aeroportuali; a sostenere la riorganizzazione dei servizi di navigazione aerea ancora più necessaria a seguito dell'eliminazione, a partire dal 1° luglio del corrente anno, delle sovvenzioni statali alle tariffe di terminale con conseguente aumento di dette tariffe. Per raggiungere questi obiettivi si opererà in fattiva collaborazione con tutti i soggetti istituzionali competenti in materia. Gli uffici del ministero stanno portando a termine i lavori istruttori per l'adozione di tale piano avvalendosi anche delle proposte presentate dall'ENAC, per cui, probabilmente, la prossima volta che ci incontreremo, anche sulla base dei suggerimenti che vorrete darci, parleremo di questo piano.

L'ultimo tema è quello che riguarda le reti di nuova generazione. Illustrerò anche su questo argomento un appunto relativamente breve. Eventualmente, approfondiremo questo tema per le aree che preferirete. In Italia, come nel resto d'Europa, la copertura del servizio a banda larga non è uniforme. Nelle aree metropolitane è disponibile con velocità di connessione a venti megabyte non in modo omogeneo e con coperture significative di sistemi di *broadband* mobile, mentre nelle aree più marginali, laddove la densità di popolazione è più bassa, tali prestazioni scendono a 2, 5, 7 megabyte e, addirittura, il 5 per cento della popolazione italiana, poco più di 3 milioni di persone, risiede in area ancora in *digital divide*.

Il *focus* del lavoro sull'Agenda digitale è di garantire la copertura nell'intero territorio nazionale e accelerare lo sviluppo di reti a banda ultra larga, dai 30 megabyte in su, soprattutto nei nostri distretti industriali. Questo significa generare nuove opportunità di *business* sia per i settori più tradizionali sia per quelli innovativi. Il sistema produttivo e quello della ricerca hanno bisogno di strumenti all'avanguardia, di reti potenti e affidabili

che non solo garantiscano la navigazione di base, ma permettano la sperimentazione di servizi evoluti. Senza un'infrastruttura adeguata il territorio perde competitività, non è in grado di attirare aziende ed è esposto a fenomeni di migrazione di imprese.

Completeremo il piano nazionale banda larga per il 5 per cento della popolazione in *digital divide*. Abbiamo definito il progetto strategico per la banda ultralarga. Siamo partiti reindirizzando fondi strutturali europei verso alcune regioni del sud. Con questi fondi, pari a 700 milioni di euro, azzereremo il *digital divide* al sud, potremo incentivare in modo deciso lo sviluppo delle reti di nuova generazione e svilupperemo un sistema di *data center* che permetta di iniziare lo *switch off* dell'analogico della pubblica amministrazione, portandola nel mondo del *cloud computing*, un lavoro che stiamo svolgendo insieme al Ministro Profumo, perché inizieremo proprio dal settore dell'istruzione.

Insieme alla Commissione europea stiamo definendo il progetto strategico per la banda ultra larga, mettendo a punto una strategia operativa per garantire al mercato le migliori condizioni, e quindi per rendere conveniente gli investimenti in infrastrutture a banda ultra larga, semplificandoli al massimo per incontrare la crescente domanda di banda che si creerà con l'evolversi dei nuovi servizi e, in particolare, con l'avvento dei televisori di nuova generazione. Le infrastrutture rappresentano, dunque, un traino per incentivare l'utilizzo dell'ICT, in Italia ancora troppo basso.

Parte integrante di questa strategia è l'uso più efficiente ed evoluto dello spettro radio e puntiamo molto sul rapido sviluppo del 4G, sull'LTE e sull'LTE *advanced*. I nostri futuri provvedimenti terranno in debito conto l'importanza dello spettro radio nello sviluppo delle comunicazioni. L'uso in mobilità, la personalizzazione e l'interattività col mondo esterno saranno i concetti chiave della relazione tra rete e persone. Solo un adeguato e deciso *mix* di sviluppo delle fibre ottiche e il potenziamento delle frequenze a disposizione nelle

telecomunicazioni permetterà a ciascuno Stato di essere al passo con il futuro. Gli investimenti in reti a banda larga e ultra-larga rappresentano, dunque, la linfa vitale per una crescita intelligente e basata su conoscenza, ricerca, ICT e innovazione. Sull'infrastruttura saranno montati *software* creati dalle aziende manifatturiere che abilitano a tutti i servizi innovativi ideati e che potranno essere utilizzati con *device* sempre più evoluti. Sapete di cosa stiamo parlando.

Vediamo, dunque, con favore ogni investimento che permetta lo sviluppo dell'infrastruttura. Molto spesso in questo campo è l'offerta che crea la domanda. Sia gli investimenti annunciati da Telecom Italia sia quelli degli altri operatori e quello del Piano Metroweb vanno nella giusta direzione. È auspicabile, naturalmente, che sia massima la sinergia tra questi investimenti, tenendo conto che l'accelerazione degli stessi nelle infrastrutture di comunicazioni è una delle sfide decisive sulla via dello sviluppo e la crescita di ogni Paese. L'investimento sulle infrastrutture deve andare di pari passo con quello della domanda, ma ripeto che in taluni casi è l'offerta a creare la domanda. Elemento centrale della strategia della cabina di regia è proprio quello di definire un intervento complessivo per lo sviluppo dell'*e-government*, dell'*e-commerce*, della società dell'informazione, ma su questo torniamo se poi volete.

L'ultimo punto importante è che molto lavoro è già stato compiuto dai Governi precedenti, ma che oggi si trova fermo o non valorizzato: stiamo facendo in modo di valorizzare tutto quello che nel tempo è stato realizzato.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro anche per la sintesi; in questo modo abbiamo uno spazio per il dibattito.

Nel dare la parola ai colleghi che intendono intervenire, considerato il numero elevato degli iscritti, invito a porre questioni specifiche.

GIORGIO MERLO. Colgo l'occasione della presenza del Ministro per porre due

temi un po' laterali rispetto alla riflessione importante da lui svolta oggi, ma che ritengo altrettanto importanti, anche alla luce dell'incarico che il Ministro Passera riveste trattandosi di materie di sua competenza.

Il primo non è un elemento riconducibile a un'interpellanza parlamentare, ma in giro per l'Italia il tema si pone, crea enormi disagi tra i cittadini, tante polemiche a livello politico e istituzionale e io lo sottopongo Ministro: nel momento in cui parliamo di grandi infrastrutture ferroviarie nazionali e internazionali e giustamente — in Piemonte, come lei ben sa, siamo molto impegnati su questo fronte — è in corso, però, un forte dibattito sul secco taglio delle linee ferroviarie, i cosiddetti rami secchi. In tutte le regioni il tema esiste, lo conosciamo bene, mancano i trasferimenti, le regioni devono far quadrare i conti e così via.

Questo crea enormi problemi, disagi, rischia di isolare interi territori e di innescare anche una guerra tra poveri. Voglio solo chiederle, al riguardo, se quella intrapresa è una strada irreversibile oppure è ancora possibile invertire la rotta e non riguardo soltanto a temi riconducibili ai cosiddetti rami secchi. Mi riferisco, per esempio, tornando alla mia regione, anche a una tratta importante, qual è la Torino-Genova-Roma, che rischia a sua volta di essere ulteriormente ridimensionata.

Inoltre, lei sta lavorando, a mio giudizio, molto bene sul profilo dello sviluppo economico del nostro Paese. Il decreto-legge sviluppo non è tema che affrontiamo oggi, però mi pare che sia un tassello importante sulla strada della crescita e dello sviluppo del nostro Paese. Lo dico senza piaggeria, ma con profonda convinzione. C'è un tema attorno al quale è bene ritornare. Glielo pongo, Ministro, oggi e so che su questo è anche impegnato riguardo la vertenza di un'azienda molto importante, che si chiama Indesit. La questione è il capitolo della delocalizzazione.

Pongo questo tema perché l'Indesit, che i colleghi forse non conoscono, è una delle tante aziende che ha messo sul tappeto un processo di ristrutturazione, 400 dipen-

denti di un'azienda torinese della quale si è decisa la chiusura, per trasferirsi in Polonia perché il problema è il costo del lavoro. La delocalizzazione, a parere del *management* di quell'azienda, è la soluzione di tutti i problemi.

È ovvio, se accettiamo di riconoscere questo tema come decisivo, che il futuro del comparto manifatturiero e metalmeccanico del nostro Paese rischia di andare alla deriva perché a qualunque azienda, settore, sito produttivo, conviene molto di più andare da un'altra parte che non restare nel nostro Paese.

So che il ministero, per quanto riguarda quell'azienda, quel problema, quel comparto elettrodomestico sta lavorando, si è aperto un tavolo, ma credo che il problema non possa non essere affrontato in termini più organici: il capitolo delocalizzazione rappresenta anch'esso una deriva inesorabile o è possibile invertire la rotta per evitare che questo problema singolo, o non tale, diventi uno stillicidio continuo e crei le condizioni per un progressivo impoverimento e desertificazione industriale del nostro Paese?

SILVIA VELO. Cercherò brevemente di fermarmi solo su una delle questioni trattate dal Ministro, che peraltro era stata oggetto di una nostra specifica richiesta di audizione all'inizio di maggio, ossia quella del servizio postale. Noi abbiamo avviato un percorso di audizioni e interrogazioni e poi chiesto l'audizione del Ministro sulla scorta di due emergenze esplose tra la fine di aprile e l'inizio di maggio. Una era la riduzione, fino quasi al dimezzamento, degli appalti da parte di Poste Italiane nel servizio postale, una riduzione che porta — sono dati sindacali — al rischio di 1.500-2.000 esuberanti di lavoratori che comunque, anche se non direttamente dipendenti dalle Poste, sono famiglie e lavoratori.

Contemporaneamente, c'è l'annuncio di una riorganizzazione delle Poste che, ancorché smentito anche dallo stesso amministratore delegato, ha segnalato numeri preoccupanti di esuberanti tra gli addetti diretti, in particolare nelle cinque regioni a cui ha fatto riferimento, tra cui c'è

anche la Toscana con la chiusura del CMP, Centro di meccanizzazione postale, di Pisa, ma c'è anche la questione di Novara e altre. Siamo, allora, di fronte a proposte di riorganizzazioni aziendali che riguardano la chiusura di strutture di distribuzione oggetto di importanti investimenti solo due o tre anni fa. Su questo sorge un primo dubbio.

D'altro canto, la rassicurazione che emerge dalle sue parole, che sottolineo, quando ci ha detto che gli esuberanti saranno riallocati, che non ci saranno licenziamenti, dalle Poste non è ancora arrivata ed è, al contrario, in corso una dura trattativa sindacale. Sulla stampa toscana ho letto della protesta su Pisa, dove si sta procedendo alla selezione di 10 nuovi portalettere per l'estate, mentre è in corso una trattativa per 474 esuberanti.

Una prima questione è, allora, quella dei lavoratori degli appalti che già dal 30 giugno in parecchie centinaia in tutta Italia saranno senza lavoro e quella della trattativa in corso per la riorganizzazione delle Poste che oggi lei ci dice non porterà licenziamenti, ma su cui non ci è stata data certezza poche settimane fa dall'amministratore delegato.

Nel frattempo, il servizio universale non va bene perché ci sono i 6 giorni oggetto di contratto di programma, ormai ufficialmente 5 giorni di consegna. In moltissime realtà del Paese, però, per il modo in cui esso è fatto, questi giorni non sono in realtà 5, senza che questo sia stato ufficialmente definito e le consegne avvengono a giorni alterni e, in taluni casi, pochi giorni alla settimana. Il servizio non funziona perché nelle sostituzioni per malattie o del periodo estivo non ci sono affiancamenti, i portalettere sostitutivi non conoscono il territorio e si sta giorni e giorni senza consegnare. Ci sono disservizi sulla consegna delle bollette, e quindi casi di morosità, una serie di difficoltà sul servizio universale che, accompagnato alla chiusura degli uffici marginali che sta avvenendo in tutta Italia, delinea un quadro di preoccupazioni e di proteste, che lei conosce benissimo, peraltro con le difficoltà maggiori che si realizzano in quelle

località del Paese in cui si concentra marginalità rispetto ai centri urbani, popolazione anziana, scarsità della presenza dell'ADSL e, comunque, dei servizi informatici più evoluti e tagli nel trasporto pubblico locale. Realtà, infatti, come l'Appennino, le isole o simili, sono quelle in cui si concentrano tutti questi disagi.

Vorremmo, allora, innanzitutto capire se le riorganizzazioni e le perdite di posti di lavoro sono oggetto di un'attenzione e di una iniziativa particolare del Governo in qualità di azionista di riferimento, sapendo che, anche laddove, trattandosi di dipendenti diretti, non si parla di licenziamenti, però si parla di allontanamento dal luogo originario del lavoro, che può essere molto pesante. Porto l'esempio di Pisa: è stato già oggetto di una riorganizzazione tre anni fa che ha visto lavoratori di Massa, Lucca e Livorno spostarsi in blocco a Pisa e che ora si sposteranno a Firenze se è lì che si centralizzerà, con una distanza di oltre un'ora di viaggio col treno.

Cosa si intende fare, sia sugli appalti sia sulla riorganizzazione diretta? Come si intende affrontare, più in generale, il perimetro del servizio universale? Questo è il tema. In occasione della revisione del contratto di programma, quali sono gli indirizzi del Governo per definire i livelli minimi e garantiti per tutti i cittadini italiani di servizio universale? Qual è l'intento del Governo sul tema delle liberalizzazioni?

Io ho solo ascoltato, non avendo materialmente la relazione, e ho capito che non sono alle viste ulteriori aperture nella posta massiva, nelle consegne più qualificate rispetto ai processi di liberalizzazione. Vorrei capire se abbiamo compreso bene; se, a fronte di eventuali avanzamenti nei processi di liberalizzazione, si intende compiere uno sforzo per garantire un contratto del settore. Noi riteniamo che una più spinta liberalizzazione comporterebbe l'utilità di un contratto del settore.

Inoltre, finora ho parlato al Governo in qualità di titolare del contratto di programma; al Governo socio di riferimento chiederei, se è possibile, anche in una

discussione successiva, di illustrarci i suoi indirizzi in qualità di azionista sulle prospettive aziendali.

Lei ha fatto riferimento alla riduzione del servizio di posta tradizionale, come è ovvio, alla possibilità di crescita di altri settori, la logistica, i servizi integrati, i servizi complementari e così via. Noi richiamiamo l'*e-commerce*, su cui abbiamo la sensazione che Poste abbia perso un'opportunità e un treno rilevanti: vorremmo conoscere le direzioni che intende dare il Governo all'azienda, fermo restando che la sensazione di noi osservatori « esterni » è che a oggi, dopo la grande innovazione del Banco Posta, l'azienda si sia orientata a interventi spot, gratta e vinci o schede telefoniche o altro, senza avere un progetto, un'idea di medio periodo, producendo la sensazione che si investa in un'opportunità per poi abbandonarla, sceglierne un'altra, e quindi di navigare un po' a vista.

JONNY CROSIO. Presidente lei fa sempre parlare esponenti del Partito Democratico !

PRESIDENTE. Onorevole Crosio, non faccia polemica, lei sa che io faccio parlare i commissari in base all'ordine di prenotazione degli interventi. Io non sono abituato a cedere a meccanismi partitocratici.

MARIO LOVELLI. Per quanto mi riguarda, sono disponibile a consentire l'intervento prima di altri colleghi. Cercherò di favorire con la brevità perché su molti temi mi hanno preceduto i colleghi che hanno parlato, per cui vorrei rivolgere delle domande puntuali al Ministro.

Alla situazione delle Poste rappresentata prima di me aggiungerei che il contratto di programma tra lo Stato e Poste italiane è scaduto alla fine del 2011. Lei ha parlato in linea di massima della sua valutazione dei problemi, in particolare sull'area del servizio universale. Ribadisco la richiesta che in merito le è già stata rivolta, segnalandole una questione che ci è stata posta in sede di consultazione, in particolare dalle imprese aderenti a Con-

findustria, che denunciano il fatto che il mantenimento della posta massiva e della posta *business* nell'ambito del servizio universale, che vale il 40 per cento del volume di mercato, produce effetti anticoncorrenziali perché eventuali deficit vanno a gravare sul bilancio dello Stato, quindi sui contribuenti, e perché la concorrenza con i privati è falsata dal fatto che su Poste italiane non grava l'IVA che grava sui privati. Vorrei conoscere, in proposito, una sua valutazione su questa osservazione legata agli sviluppi del contratto di programma che non ci risulta sia più stato ripreso in considerazione.

La seconda domanda riguarda le reti TEN-T. Abbiamo discusso stamattina del contratto di programma tra Stato e RFI. Come succede per Poste, è un contratto di programma scaduto alla fine del 2011, non ancora impostato per il 2012-2016: le chiedo se sia a conoscenza di questa situazione e cosa ne pensa. Peraltro, il contratto di programma è lo strumento con il quale è possibile dare priorità alle reti TEN-T. Bisogna, infatti, allocare lì le risorse finanziarie che consentono di sviluppare quel programma. Vorrei sapere, quindi, cosa ne pensa e quali tempi ha in proposito.

Ne approfitto per sollecitare una risposta a una mia interpellanza del 19 aprile, n. 2-01458, già sollecitata in Aula e che ho segnalato alla sua segreteria, che riguarda gli sviluppi del terzo valico ferroviario dei Giovi. So che ha avuto un incontro questa settimana con l'amministrazione regionale della Liguria, ma penso che sappia che sul versante piemontese è in atto una presa di posizione molto forte sulla questione e un arretramento della regione Piemonte sui progetti di sviluppo logistico dell'area piemontese. Vorrei sapere se può darmi una valutazione oggi o, comunque, le chiedo di rispondere all'interpellanza il più presto possibile, come è previsto dai regolamenti parlamentari.

VINCENZO GAROFALO. Signor Ministro, aspettavamo da tempo di incontrarla, quindi gli argomenti che intendevamo sottoporle sono non pochi. Intervengo imme-

diatamente sulla rete aeroportuale. Lei ha già detto che ci presenterà quanto prima il piano di razionalizzazione degli scali. A tal proposito, appena si è insediato come Ministro, le ho chiesto la cortesia di affrontare la questione dell'aeroporto di Comiso, per il quale sono stati spesi parecchi milioni di euro, che ha un concessionario ma che ancora non vede l'operatività. A tal proposito, mi sento di chiederle di esprimere il suo pensiero e, eventualmente, se per la società concessionaria inadempiente non ritenga possibile la revoca della concessione.

Rimanendo in tema di trasporto aereo, ho presentato un'interrogazione sulla fusione Alitalia-Wind Jet, oggetto di valutazione dell'Antitrust, ma comunque, da rappresentante del territorio, desidero sapere in che modo il Governo ritiene di trovare risposte all'esigenza di utenti che si troveranno quasi certamente in un regime monopolistico. Questo avviene soprattutto per l'utenza che va e viene dalla Sicilia in quanto, come lei ben sa, il trasporto ferroviario ha ritenuto da anni di non esercitare più quest'attività, anche questa sotto concessione da parte dello Stato, in un territorio che, quindi, non ha molte scelte per la propria mobilità.

Sempre rimanendo in tema di trasporti, verrei all'ecobonus. Lei sa che questo è un incentivo che ha dato grandi risultati, è stato ritenuto anche dall'Unione europea uno strumento molto utile anche per assecondare le politiche dei trasporti del Libro bianco. Chiedo che il Governo ci illustri una sua chiara posizione rispetto alla prosecuzione di questo tipo di intervento comunque collegato al più complesso problema dell'autotrasporto, rispetto al quale già abbiamo avuto modo di confrontarci con lei in Aula in occasione di un atto di sindacato ispettivo, ma anche col viceministro Ciaccia, qui in Commissione.

Arrivo al decreto-legge sviluppo, che contiene un paio di articoli che riguardano il settore del trasporto. Già in occasione della sua precedente audizione in Commissione sottopose alla nostra attenzione alcune azioni a costo zero. Lei sa, però,

che soprattutto vengono fatte a noi richieste dal mondo degli spedizionieri, della logistica, che riguardano sia l'apertura delle dogane 24 ore su 24, sia lo sportello unico doganale, tra l'altro modifiche o perlomeno iniziative tra quelle considerate « a costo zero »: come mai queste disposizioni non sono state inserite all'interno di un decreto-legge che si propone proprio di generare sviluppo quando questo è fortemente richiesto in un settore senz'altro in grado di costruire grandi opportunità in termini anche di posti di lavoro?

Il collega Merlo, inoltre, ricordava che tutte queste pratiche o il favorire queste attività sotto il profilo della logistica sono anche importanti per chi sceglie uno o un altro Paese per l'insediamento di un'attività. Il mondo dei corrieri aerei, ad esempio, richiede da tempo anche specifiche attenzioni rispetto al settore merci, e quindi tariffe aeroportuali differenti in maniera da, appunto, rispondere a un settore che potrebbe generare forti investimenti nel nostro Paese e che oggi è incerto sul da farsi.

Sempre all'interno del decreto-legge sviluppo ritengo assolutamente interessante, e la ringrazio, per l'introduzione del tema dell'autonomia finanziaria dei porti, contenuta nell'articolo 14. Le chiedo cortesemente, però, di valutare una modifica che, probabilmente, non esclusivamente io, ma forse anche altri le proporranno, relativa ai porti di *transshipment*, che non generano direttamente incassi di IVA e di accise, ma li fanno generare al settore dei porti italiani, e quindi sarebbero penalizzati in termini di ricaduta finanziaria, dal momento che possono attingere solo al 20 per cento del monte, che mi pare si aggiri intorno a 70 milioni di euro, previsto da questo articolo.

Ancora all'interno del decreto-legge sviluppo, l'articolo 16 interviene in favore di alcune misure finanziarie urgenti in materia di trasporto. Le confesso anche in questo caso un po' di delusione nel non vedere la continuità territoriale siciliana. Parlo dei treni notte, una battaglia che continuerò a svolgere perché ritengo giusta, per un territorio che, insieme alla

Puglia e ad altri, ha visto tagli o ripristini soltanto a costo zero, a invarianza finanziaria. All'interno di questo articolo è possibile mettere una piccola dotazione finanziaria rispetto all'intero ammontare che potrebbe generare una soddisfazione di una parte del nostro Paese assolutamente non considerata nel trasporto ferroviario.

Concludo parlando del ponte sullo Stretto. Lei ha rilasciato una dichiarazione secondo la quale il ponte sullo Stretto non è tra le priorità del Governo: non le contesto la dichiarazione, ma le chiedo cosa, in alternativa, il Governo propone a un territorio che da anni, attraverso questi investimenti, ha la possibilità di costruire un piano di sviluppo che in effetti, non realizzando il ponte, verrebbe a mancare.

JONNY CROSIO. Cercherò di essere brevissimo. Signor Ministro, vorrei parlare con lei e porre alcuni temi in merito alle reti di nuova generazione e alle infrastrutture del Paese. Non le nascondo che come gruppo siamo molto preoccupati — lo stiamo dimostrando in queste settimane — per quanto sta avvenendo nel nostro Paese su questo tema. Purtroppo, devo dirle che, ascoltando attentamente le sue parole, questa preoccupazione non è passata. Lei ha parlato di Agenda digitale europea, di investimenti e quant'altro in una maniera molto chiara, ma che ritengo anche un po' distaccata.

La domanda mi viene spontanea: quello che oggi lei ha affermato, che state facendo o che volete fare, con chi volete farlo? Come gruppo, negli ultimi dieci giorni abbiamo voluto incontrare i vertici delle due maggiori aziende che in questo Paese dovrebbero investire per le reti di nuova generazione, oltretutto Telecom e Metroweb, in modo particolare, il signor Bernabè e il signor Gamberale, i due contendenti, che ci hanno fatto capire di essere pronti a investire, ma anche abbastanza preoccupati perché come si suol dire « uno la vuole cotta e l'altro la vuole cruda », perché Metroweb vuol fare l'FTTH, giustamente, fino in tutte le stanze di un condominio e Telecom vuole fare

altro, vuole le FTTC, un'altra infrastruttura.

Se queste persone non avranno una guida, che abbia il ruolo di manico, come si dice dalle mie parti, il Paese corre il rischio di trovarsi con due reti sovrapposte, facendo quello che proprio non bisogna fare in questo momento in cui le risorse sono esigue. Creare un doppione o, comunque, un sistema non coeso nel suo piano industriale, ma anche nelle sue particolarità tecniche, ci sembra abbastanza improprio.

Abbiamo presentato in questi giorni una risoluzione, che credo sarà grosso modo condivisa da tutti i gruppi, in Commissione in cui chiediamo al Governo di scendere in campo e far sedere attorno al tavolo queste persone che vogliono veramente investire per sanare questo contenzioso tecnico-tecnologico e anche economico-finanziario che si è innescato. Il Governo deve scendere in campo perché è necessario che qualcuno regoli questa questione. Questi signori non possono pensare di servirsi un'altra volta del Paese a proprio uso e consumo.

Sono d'accordo che si debba investire sulle 30 città principali, perché in quelle si concentra il *business*, ma dobbiamo essere particolarmente sensibili alle zone a fallimento di mercato: o vogliamo caricarle un'altra volta sulla macchina dello Stato? Serve qualcuno che metta in chiaro le cose a queste persone e da quanto abbiamo capito questi signori sono disposti a trattare. Allora, signor Ministro, crediamo veramente che si possa realizzare un progetto Paese, l'Agenda digitale del Paese, ma bisogna mettersi in campo.

Le rivolgo anche un'altra domanda: è sicuro, signor Ministro, che l'Agenda digitale europea vada bene per il nostro Paese? La signora Neelie Kroes, che dovrebbe essere il guru in Europa delle telecomunicazioni — Dio ci salvi — ha posto dei parametri, come solitamente fa l'Europa: noi siamo veramente convinti che la necessità nel nostro Paese sia soddisfare l'Agenda digitale e non, piuttosto, avere il coraggio di realizzare un'Agenda digitale nostra? Magari non collimerà

esattamente, in tutte le particolarità con l'Agenda digitale europea, ma sicuramente andrebbe a soddisfare le esigenze del mercato nazionale, dell'economia del nostro Paese e non perderemo il treno.

Noi crediamo, signor Ministro, e vogliamo condividere questo con lei, che forse è bene fare un piacere al nostro Paese, magari facendo un mezzo sgarro all'Europa. Siamo convinti che uno *standard* o una standardizzazione per le reti in tutta Europa sia difficilmente perseguibile per due motivi. Uno è legato alla natura geomorfologica dei territori europei, che non è simile; l'altro allo stato dell'arte, un catasto delle reti che ci vede diversi dalla Germania o da altri Paesi. È difficile, quindi, far collimare queste diversità ed è un ragionamento che vogliamo approfondire.

Concludo dicendo che come gruppo, essendo all'opposizione, cerchiamo di essere critici, ma vogliamo anche essere propositivi. Crediamo veramente che si debba fare un passo in più. In Europa sta venendo avanti una filosofia in cui Governi veramente forti e coraggiosi stanno pensando di creare dei dicasteri *ad hoc* per le infrastrutture di rete. Nel nostro Paese, ed è una tragedia, la politica pensa ancora che le reti tecnologiche, le telecomunicazioni siano agganciate ai trasporti. Questo non va bene.

Di un dicastero riparleremo, ma l'idea di creare una struttura di Governo sulle telecomunicazioni non così debole — non mi riferisco alla sua persona, sicuramente oberata di dicasteri — forse è meritevole di un'ulteriore riflessione.

SANDRO BIASOTTI. Le faccio i miei complimenti, signor Ministro, per la disposizione del decreto-legge sviluppo relativa all'autonomia finanziaria dei porti. Noi non ci siamo riusciti con Tremonti per tre anni, nonostante la Lega fosse assolutamente d'accordo su quest'impostazione. Ci aspettiamo adesso che siano razionalizzati anche i porti, come ha detto per gli aeroporti, perché non è possibile che l'Italia abbia 26 aeroporti tutti praticamente uguali.

La invito a occuparsi personalmente dell'aeroporto di Genova, se potesse, perché da anni vivacchia su un milione circa di passeggeri, è aperto di notte, ha una potenzialità enorme. L'Autorità portuale, che dipende da lei, è proprietaria per il 60 per cento e da 30 anni vogliono privatizzarlo con bandi assolutamente impraticabili, che infatti sono deserti.

Vengo ad alcuni altri argomenti collaterali, come la crisi del mondo dell'automobile, che so che conosce personalmente e di cui abbiamo anche parlato. Basta il titolo, 1.200.000 addetti — il mondo FIAT ha 60.000 addetti — e si tratta di una crisi probabilmente irreversibile. L'ultimo dato di maggio registra, per i veicoli commerciali, una riduzione del 42 per cento rispetto al periodo precedente, e su base annua una riduzione del 39 per cento, che in Europa crolla, assestandosi all'11 per cento. Il decreto lavoro diminuisce addirittura l'ammortamento delle società dal 40 al 27 per cento. Non è la sede per affrontare questo argomento, ma vorrei che lei potesse impegnarsi a partecipare al tavolo che ha aperto e che è stato del tutto insoddisfacente alla presenza del sottosegretario, che partecipasse nel più breve tempo possibile, come si era impegnato con il settore.

L'ultima questione riguarda l'IMU sulle imprese. Sugli immobili dell'impresa c'è stato un aumento nei giorni scorsi del 243 per cento, causato anche dall'aumento della base imponibile: sui centri commerciali, capannoni il 20 per cento in più, uffici 60 per cento in più, negozi 62 per cento in più. Non è possibile inserire, come per i privati, una sorta di prima casa, ossia una tariffa agevolata per immobili strutturalmente utilizzati dalle imprese, e magari colpire gli immobili che non sono strumentalmente usati?

MARCO DESIDERATI. Anch'io sarò abbastanza veloce perché devo confessarle, Ministro, che sono quasi in imbarazzo politico. Condivido, infatti, pienamente l'analisi che ha svolto sulla questione del servizio postale, in particolare sul servizio universale, ma come hanno anticipato al-

cuni colleghi, in questo servizio universale, che in questo momento può essere garantito solo da Poste Italiane - non ci sono infatti aziende private che hanno una distribuzione capillare sul territorio e che possano accollarsi questo servizio - c'è il buono e c'è il cattivo: da una parte, Poste certamente fa uno sforzo per garantirlo, seppur coperto dal Tesoro dello Stato, dall'altra, però, ha anche la garanzia che gli altri concorrenti sono un po' fuori dal mercato.

Su questa base, signor Ministro, le chiedo e le chiedo un intervento straordinario per la tutela dei posti di lavoro. Poste ha annunciato qualche migliaio di esuberanti, i numeri non tornano mai, c'è chi parla di 12.000, chi di 6.000, ma di sicuro la più grande azienda italiana, 155.000 dipendenti, ha annunciato che ricorrerà alla misura, appunto, degli esuberanti e del licenziamento.

Il debito italiano è enorme e, pur comportandoci tanti danni, forse ha anche un grande vantaggio: se aumenta di un po', non se ne accorge nessuno. Le chiedo uno sforzo straordinario perché oggi temiamo molto di più qualche decina di migliaia di lavoratori per strada, che tra l'altro si è costruita una professionalità in un settore nel quale noi stessi limitiamo il mercato, perché affidiamo il servizio universale alle Poste e questo non consente ad altri concorrenti di agire pienamente in quel mercato. So che le rivolgo una richiesta difficile, ma credo che tutti dobbiamo farci carico di questa situazione. Dalla Lega non le arriverà nessuna critica se vorrà incidere e fare in modo di evitare questi esuberanti.

Inoltre, ha accennato al trasporto aereo. In effetti, forse c'è stato un piccolo incremento, un miglioramento, probabilmente non rispondente a quello che prevedeva l'Europa, che prevedeva aumenti di traffico enormi, ma è vero anche che viviamo in Italia una situazione anomala. L'ex compagnia di bandiera fino al 1996 decideva a chi affidare gli *slot* - si può anche pensare che abbia tenuto i migliori per sé - ma oggi abbiamo delle situazioni di oggettivo monopolio. Non essendo più

Alitalia compagnia di bandiera, forse sono situazioni che non hanno più motivo di esistere. La tratta Linate-Fiumicino è gestita in monopolio da Alitalia, con prezzi assurdi, fuori mercato, che si possono verificare tranquillamente. Le chiedo, quindi, un intervento anche su questo, per consentire, a vantaggio degli utenti e del traffico complessivo degli utenti dell'aria, tariffe migliori.

È vero, infine, come ha ricordato, che abbiamo tanti aeroporti, non abbiamo mai ben definito una gerarchia di dimensioni, come è vero forse che servirebbero meno aeroporti più grandi, ma esistono oggi gli aeroporti che hanno dietro degli investitori, rivestono anche un'importanza economica per i territori sui quali insistono. In particolare, vorrei riferirmi all'aeroporto di Brescia-Montichiari, per il quale il mancato rinnovo della concessione ha causato una perdita alla società di gestione Catullo Spa, operante anche all'aeroporto di Verona, di circa 30 milioni di euro. Non si chiedono soldi, ma soltanto di consentire a questo aeroporto di stare sul mercato e giocare la sua partita. Se dovremo ragionare, lei come Governo, noi come Commissione - noi l'abbiamo già fatto con un'indagine conoscitiva sul trasporto aereo - su una gerarchia degli aeroporti, lo faremo, ma non possiamo farlo per decreto, ovviamente lasciando un aeroporto senza il rinnovo delle concessioni in difficoltà rispetto a tutti gli altri.

PAOLO GENTILONI SILVERI. Le competenze del Ministro Passera sono tante, quindi servirebbe un'audizione *no limits*. In ogni caso, porrò alcune domande.

Innanzitutto, delle Poste hanno già parlato vari colleghi. Il Ministro Passera fu protagonista di un *turnaround* clamoroso col Ministro Maccanico, la collaborazione del sindacato, fu una grande operazione, dopodiché già 5-6 anni fa, quando ho avuto responsabilità di Governo in questo settore, era evidente che quella svolta cominciava a vivere un po' sugli allori. Penso che oggi, appunto 12-14 anni dopo quell'operazione, ci sia di nuovo un problema di definizione di una missione per

le Poste, al di là dei problemi contingenti di cui, giustamente, hanno parlato molti colleghi.

La missione di Poste Italiane si ridefinisce tenendo conto del fatto che il processo di *e-substitution* è assolutamente inevitabile, inarrestabile. C'è poco da fare. È una missione interamente pubblica? Si parla di Poste come motore dell'innovazione per l'intera pubblica amministrazione, mi pare che più o meno il Ministro Passera ci abbia lasciato intendere un'impostazione del genere, che sarebbe importante. Pensate allo *switch off* del doppio binario tra cartaceo e *on line* nei servizi della pubblica amministrazione e al ruolo che Poste potrebbe avere per accompagnarla, o a qualcosa di rilevante dal punto di vista del mercato, al di là dell'operatore virtuale di telefonia mobile, che può arrivare nel *business* di Poste Italiane.

In secondo luogo, non sono convinto di una tesi secondo la quale si tratterebbe di un monopolio naturale non replicabile, per cui sarebbe inevitabile una riserva a favore di questo monopolio nella posta massiva. Gli esempi di altri settori, al contrario, persino le ferrovie, ma nelle telecomunicazioni ovviamente, testimoniano che proprio nel caso di una rete in situazione di monopolio naturale bisogna incoraggiare la concorrenza. Il Ministro ritiene che questo possa accadere? Dipenderà dall'*Authority* prima che dal Governo con un meccanismo di *unbundling*, per usare una terminologia da TLC, nei prossimi mesi? Il privato che non ha una rete così estesa utilizza la rete che può avere e a tariffe regolate dall'AGCOM, utilizza una rete unica per distribuire.

Il collega Crosio, inoltre ne ha già parlato, per cui sarò breve. Vorrei capire l'orientamento del Governo sugli investimenti per le reti di nuova generazione. C'è stata una certa guerra, che attualmente mi pare ridotta, tra Telecom e Metroweb: a che condizioni il Ministro ritiene che sia percorribile l'ipotesi di una società unica in cui confluiscono Telecom e Metroweb, e quindi anche Cassa depositi e prestiti con un discorso che coinvolge il Governo direttamente, in cui eventualmente Telecom

abbia una maggioranza? Devono esserci anche gli altri *competitor*? Fino a che punto questa società unica può accollarsi un debito tenendo conto che la Cassa depositi e prestiti, tendenzialmente, non può fare la risanatrice di debiti, ma lavorare sullo sviluppo, sugli investimenti?

Pongo ancora due questioni telegrafiche sulla RAI. Secondo voci di mercato, ci sarebbe un interessamento della concentrazione che si è realizzata qualche mese fa tra Elettronica industriale e DMT per gli impianti della RAI che fanno capo alla società RAI Way: il Governo ne è a conoscenza? Che opinione, se ne ha una, ha sull'argomento?

Infine, per la RAI il contratto di servizio scade, se non ricordo male, alla fine di quest'anno: la tradizione è che i contratti di servizio si rinnovino con qualche mese di ritardo, alle Poste, in RAI, un po' dappertutto, però potrebbe essere anche un'occasione per lasciare un'impronta, se il Ministro avesse questa intenzione, rinnovandolo in tempi molto rapidi. Se questa intenzione esistesse, mi incuriosirebbe sapere qual è l'impronta che il Ministro, attraverso il contratto di servizio, che non può tutto, ma può abbastanza, vorrebbe lasciare al servizio pubblico televisivo.

RENZO LUSETTI. Signor Ministro, lei guida questo dicastero da qualche mese e ci rendiamo tutti conto che non si possono colmare lacune di decenni nel settore delle infrastrutture e delle telecomunicazioni. Tuttavia, è chiaro che a volte si chiede anche l'impossibile sul tema dello sviluppo. Lei molto ha fatto e non so se il decreto sullo sviluppo sia già pubblicato in *Gazzetta Ufficiale*, ma vedremo come si articolerà.

La questione che pongo, sostanzialmente, è questa: la larga banda è un'infrastruttura di interesse pubblico e generale che, in qualche modo, va sottratta al gioco asfissiante degli operatori telefonici, come invece non è stato fatto in questi anni, che hanno frenato lo sviluppo in ragione anche dei loro interessi di cartello. È compito anche di questo Governo tendere a una forte liberalizzazione. Che si