



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 11

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

**INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO MARITTIMO
E SULLA CONTINUITÀ TERRITORIALE**

420^a seduta: mercoledì 11 luglio 2012

Presidenza del presidente GRILLO
indi del vice presidente RANUCCI

I N D I C E**Audizione del vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Mario Ciaccia**

PRESIDENTE:	
* – GRILLO	Pag. 3, 9, 12
– RANUCCI	18, 19
BORNACIN (PdL)	15
* CIACCIA, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 11, 16 e <i>passim</i>
DE TONI (IdV)	9
FILIPPI Marco (PD)	10, 11, 12
LADU (PdL)	13, 18, 19
* MENARDI (CN:GS-SI-PID-IB-FI)	14
RANUCCI (PD)	9

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale (Grande Sud-Sì Sindaci-Popolari d'Italia Domani-Il Buongoverno-Fare Italia): CN:GS-SI-PID-IB-FI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo:ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.; Misto-SIAMO GENTE COMUNE Movimento Territoriale: Misto-SGCMT.

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Mario Ciaccia, accompagnato dal dottor Enrico Maria Pujia, direttore generale per il trasporto marittimo e le vie d'acqua interne e dal consigliere Gerardo Mastrandrea, capo ufficio legislativo.

Presidenza del presidente GRILLO

I lavori hanno inizio alle ore 15,20.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Mario Ciaccia

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul trasporto marittimo e sulla continuità territoriale, sospesa nella seduta del 20 giugno scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e la trasmissione del segnale audio con diffusione radiofonica e che la Presidenza del Senato ha preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi prevista l'audizione del vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Mario Ciaccia, che ringraziamo per la sua presenza. L'argomento, che tutti conoscete, è di stretta attualità. Vorremmo conoscere l'opinione del Governo sulla complessa vicenda di Tirrenia, che sta suscitando, fin dall'inizio della stagione estiva, non poca apprensione.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, sono io che ringrazio questa Commissione. Il Governo, nella mia modesta persona, è chiamato oltre che a raccontare e a rendere partecipe il Senato di quanto sta facendo, anche a prendere atto di talune iniziative che sono esogene e che riguardano la Commissione europea e l'*Antitrust*, a seconda dei casi. Preciso subito che quanto dirò formerà oggetto di una relazione che rasseggerò alla Commissione perché possa fare le debite valutazioni nel momento in cui lo riterrà opportuno.

Com'è noto, il Regolamento del Consiglio dell'Unione Europea n. 3577 del 1992 sul cabotaggio marittimo, al fine di consentire la prosecuzione dei contratti di servizio pubblico in essere alla data d'entrata in vigore del Regolamento stesso, ha previsto che una nuova stipula di detti contratti, con l'imposizione di obblighi di servizio pubblico, debba essere operata senza discriminazioni tra gli armatori comunitari.

Le convenzioni ventennali a suo tempo stipulate dallo Stato italiano con le società del Gruppo Tirrenia (Caremar per la Campania, Siremar per la Sicilia, Saremar per la Sardegna e Toremar per la Toscana), tutte scadute il 31 dicembre 2008, potevano essere, quindi, nuovamente stipulate solo con armatori selezionati mediante gara, in relazione a ciascuna rotta onerata da obblighi di servizio pubblico.

Sulla base di queste puntuali indicazioni della Commissione, le autorità italiane si sono impegnate a portare a compimento la liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo attraverso una fase transitoria che prevede la privatizzazione (vendita tramite gara) delle società dell'ex Gruppo Tirrenia e la stipula di nuove convenzioni per un periodo limitato pari a otto anni per la Tirrenia e dodici anni per le società regionali. La procedura di privatizzazione, pertanto, è stata avviata, secondo le previsioni puntualmente disciplinate dall'articolo 19-ter della legge n. 166 del 2009, che ha definito le modalità di vendita delle cinque realtà interessate: lo Stato, con le società Tirrenia e Siremar, e le quattro Regioni (Lazio, Campania, Sardegna e Toscana) per le società di rispettiva pertinenza.

Passo ora a trattare della privatizzazione della Tirrenia, delicata materia di cui parlava il Presidente, di cui siete più che informati per le implicazioni che vi sono in termini di sistema Paese e di posti di lavoro. Mi corre l'obbligo di ripercorrerne i tratti. Personalmente dimentico i particolari di vicende lunghe, quindi preferisco ripercorrerne i passaggi.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 agosto 2010, la Tirrenia Navigazione S.p.A. è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi della cosiddetta legge Marzano ed è stato nominato commissario straordinario il dottor Giancarlo D'Andrea. Con successivo provvedimento del Ministero per lo sviluppo economico, la procedura di amministrazione straordinaria è stata estesa alla Siremar, confermando quale commissario straordinario sempre lo stesso D'Andrea. Con decreto ministeriale del 26 gennaio 2011, il Ministro per lo sviluppo economico ha poi autorizzato l'esecuzione del programma di cessione dei complessi aziendali facenti capo rispettivamente a Tirrenia e a Siremar ed è stata autorizzata conseguentemente la procedura di dismissione già avviata mediante pubblicazione sui principali quotidiani nazionali ed esteri di un invito a manifestare interesse all'acquisto degli *assets* delle società di cui trattasi. Considerata la complessità della procedura, con successivo decreto ministeriale del 29 dicembre 2011, è stata autorizzata la proroga della durata del programma di cessione fino al 26 gennaio 2013.

Passo ora a illustrare la fase di offerta della Compagnia italiana navigazione (CIN). Con provvedimento del 23 maggio 2011, il Ministero per lo sviluppo economico ha autorizzato il commissario ad accettare l'unica

offerta pervenuta per l'acquisto del complesso aziendale da parte della compagnia che ho testé menzionato, che comunque è una cordata composta da tre tra i maggiori operatori del settore (Moby, Marinvest S.p.A, facente capo a MSC S.p.A, e Grimaldi-Napoli).

A seguito della conclusione della procedura, la società acquirente ha notificato, come previsto, l'operazione alla competente Autorità *antitrust* europea, dopo che quella italiana, per le dimensioni dell'operazione, si era dichiarata incompetente.

Con decisione del 18 gennaio 2012, la direzione generale concorrenza della Commissione europea ha manifestato dubbi seri sull'impatto concorrenziale dell'operazione di cui trattasi, in ragione delle quote elevate, pari al cento per cento, che le società della cordata avrebbero detenuto su alcune rotte.

La storia è continuata. Nell'aprile 2012 i soci della CIN hanno allora provveduto ad una modifica della compagine sociale attraverso la cessione ad Onorato Partecipazioni S.r.l. delle quote del capitale sociale di CIN, precedentemente detenute da Marinvest S.r.l. e Grimaldi Compagnia di navigazione S.p.A. Nella nuova compagine di CIN – in cui Onorato, con il 40 per cento, è l'unico armatore – sono presenti ora il fondo Clesidra, con il 30 per cento, il Gruppo investimenti portuali con il 20 per cento e il Gruppo Izzo con il 10 per cento: la somma, naturalmente, arriva al cento per cento. La modifica di questa compagine sociale, naturalmente, ha comportato l'abbassamento della soglia che imponeva che la competenza di vigilanza fosse dell'*Antitrust* europeo, quindi tale competenza è passata all'*Antitrust* italiano, che ovviamente ha aperto l'istruttoria.

Per sintetizzare, il 21 giugno scorso l'*Antitrust* ha chiuso positivamente l'istruttoria, autorizzando l'operazione di acquisto da parte della nuova composizione societaria di CIN, con l'indicazione di prescrizioni inerenti l'adozione di alcune misure nei confronti sia della società Moby, sia della stessa CIN, finalizzate al mantenimento di un assetto concorrenziale del mercato.

Nei giorni scorsi, precisamente il 9 luglio, CIN ha comunicato la propria determinazione e volontà di proseguire nell'operazione, alla luce delle prescrizioni che sono state imposte dall'Autorità garante della concorrenza italiana, proponendo tuttavia una parziale modifica delle modalità di pagamento del prezzo pattuito. In questi giorni è in corso una verifica tra le parti per individuare una soluzione che assicuri l'equivalenza delle eventuali pattuizioni integrative rispetto agli impegni assunti da CIN.

Aggiungo, da ultimo, che, al fine di dare piena operatività alla nuova Convenzione e continuare a garantire i collegamenti di continuità territoriale con le isole, il Governo ha ritenuto necessario assicurare, con il recente decreto-legge n. 95 del 6 luglio 2012, articolo 6, che detta Convenzione, una volta stipulata, sia nella condizione di produrre immediatamente i suoi effetti, a far data dalla sottoscrizione, consentendo pertanto il rapido completamento della procedura (un aspetto molto delicato che, come tutti sapete, era pendente e poteva creare dei problemi di discontinuità).

Per quanto riguarda il discorso del contenzioso comunitario, attualmente sono in corso due procedimenti. Il primo riguarda la procedura di infrazione avviata dalla Commissione europea a causa della proroga delle vecchie convenzioni. Ricordo che, proprio sulla base delle indicazioni della Commissione europea, abbiamo già adottato lo strumento della messa a gara delle società di navigazione, unitamente alle convenzioni e ai contratti di servizio. Peraltro, pur avendo disposto con atto normativo (articolo 19 della legge n. 166 del 2009) che la vendita della società Tirrenia da parte dello Stato avvenisse con procedure trasparenti e pubbliche, la stessa legge ha contestualmente prorogato – ed è ovvio che sia così perché altrimenti avremmo avuto uno *hiatus* – le vecchie convenzioni fino al perfezionamento delle privatizzazioni previste. Tale proroga ha formalmente determinato l'avvio di una procedura di infrazione afferente alla mancata liberalizzazione del settore che, secondo le indicazioni della stessa Commissione, è da ritenersi peraltro di fatto «congelata» in attesa che la procedura di dismissione venga portata a compimento.

Il secondo procedimento in corso riguarda l'indagine formale per possibili aiuti di Stato al Gruppo Tirrenia, aperta dalla Commissione europea il 6 ottobre scorso. In questo procedimento, oltre a mettere in discussione le pregresse compensazioni per onere di servizio pubblico per il periodo 1989-2008, la Commissione intende indagare sulla procedura di vendita di Tirrenia e Siremar secondo la modalità «navi più rotte», frutto proprio dell'accordo primigenio condiviso con la Direzione generale per i trasporti della stessa Commissione europea e successivamente ritenuto da quest'ultima sostanzialmente non vincolante.

Naturalmente il Governo – qui ovviamente entriamo in campo – ha trasmesso le proprie controdeduzioni sui punti contestati e la Commissione, entro 18 mesi, potrà rendere la decisione in merito all'esistenza o meno di aiuti di Stato e, quindi, sull'eventuale recupero dei contributi.

Vorrei soffermarmi ora sul tema della privatizzazione delle società regionali. Per quanto riguarda innanzitutto la Toremar, si è conclusa la procedura di vendita avviata dalla Regione Toscana con l'assegnazione dei servizi di trasporto alla società Moby, sulla base di un contratto di servizio, in data 2 gennaio 2012. Nel caso della società Siremar la procedura è stata invece leggermente più complicata. Il 14 ottobre dello scorso anno il Ministero dello sviluppo economico ha autorizzato l'accettazione dell'offerta di acquisto della Siremar presentata dalla società Compagnia delle Isole S.p.A. L'*Antitrust* italiano si è espresso positivamente in merito a questa procedura. Lo scorso 7 giugno il Tar del Lazio ha parzialmente accolto il ricorso proposto dalla Società di Navigazione siciliana S.p.A., disponendo l'annullamento degli atti di gara successivi al 29 settembre 2011, che hanno condotto all'aggiudicazione del ramo di azienda in questione a favore di Compagnia delle Isole S.p.A.. Questa pronuncia, pur facendo espressamente salva l'efficacia del contratto di cessione sottoscritto con Compagnia delle Isole (20 ottobre 2011), impone una rinnovazione parziale della procedura di gara in ordine alla quale la gestione commissariale ha comunicato che, nel corso delle prossime settimane, procederà

alla riapertura dei termini di gara per la presentazione delle offerte di acquisto da parte dei soggetti coinvolti.

Quanto poi a Caremar e Laziomar, le Regioni Campania e Lazio hanno ultimato lo scorporo del ramo d'azienda, a decorrere dal 1° giugno 2011, ed i servizi di trasporto con le Isole pontine sono affidati alla società Laziomar, appositamente costituita e di proprietà della Regione Lazio. Le Regioni convenzionate, Campania e Lazio, stanno quindi perfezionando i bandi di gara per la privatizzazione delle rispettive società.

Per quanto riguarda, infine, la Saremar, la procedura di privatizzazione è più lunga e, se mi è possibile, preferisco dettagliarla. Nonostante l'impegno assunto con il Governo il 3 novembre 2009, attraverso uno specifico accordo di programma, la Regione Sardegna non ha ancora proceduto alla privatizzazione di Saremar; anzi, di propria iniziativa ha avviato nuove linee a decorrere dal 15 giugno 2011, noleggiando due apposite navi tra la Sardegna ed il continente (Golfo Aranci-Civitavecchia e Porto Torres-Savona Vado Ligure), al di fuori dei compiti istituzionali assegnati dalla legge n. 166 del 2009, riferiti al solo cabotaggio minore con le isole sarde. Questo atteggiamento ha creato grosse criticità anche nella procedura di assegnazione di Tirrenia alla CIN, in quanto quest'ultima lamenta una turbativa di mercato sopravvenuta e non conosciuta al momento del bando di gara.

In relazione ad alcuni dei provvedimenti adottati dalla Regione Sardegna, la Commissione europea ha avviato una serie di indagini su presunti aiuti incompatibili concessi alla Saremar dalla stessa Regione, anche a seguito di alcune denunce di vari operatori.

Nel periodo aprile-settembre 2011 sono state adottate dalla Regione tutta una serie di misure. In primo luogo, con deliberazione del 26 aprile 2011, è stato riconosciuto una sorta di *bonus* a titolo di rimborso delle spese di viaggio sostenute dai cittadini dell'Unione europea che usufruiscono del trasporto marittimo offerto dalla Saremar, il cosiddetto «Bonus Sardo Vacanza». Con deliberazione del 12 maggio 2011, la Saremar è stata poi autorizzata a richiedere la concessione di una linea di fido temporanea per 3 milioni di euro. Con deliberazione del 19 maggio 2011 si è dato mandato all'Agenzia Sarda Promozione di destinare, a favore di Saremar, 3 milioni di euro per attività promozionale. Con deliberazione del 20 luglio 2011, è stata quindi rilasciata una lettera di *patronage* a garanzia della concessione, da parte del Banco di Sardegna, del fido temporaneo nei confronti di Saremar. Infine, con deliberazione del 1° settembre 2011, si è deciso di procedere alla ricapitalizzazione di Saremar, per un importo pari al credito vantato nei confronti dell'ex controllante Tirrenia spa, pari a 11.546.403,59 euro.

Per i suddetti provvedimenti la Commissione europea ha avviato una serie di indagini su presunti aiuti incompatibili concessi alla Saremar dalla Regione Sardegna, anche a seguito di alcune denunce di vari operatori – come ho già detto poco fa – per i servizi avviati con il continente.

Ad oggi la Regione non ha mai risposto ai reiterati richiami da parte delle amministrazioni interessate, né risulta che abbia direttamente riscon-

trato le richieste di informazione da parte della Commissione europea. A tal proposito si fa presente che, al di là della vicenda Saremar, con un'implementazione alla decisione della Commissione europea è stato stabilito il recupero da parte della Sardegna degli aiuti concessi alla Navigazione Flotta Sarda S.p.A. ed alla Delcomar S.r.l.. La Commissione europea ha altresì deferito l'Italia alla Corte di giustizia dell'Unione europea per la non ottemperanza ad una decisione della Commissione del 2007, che dichiarava un regime di aiuti a favore delle imprese di navigazione sarde incompatibile con le norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato.

Da quanto sopra esposto credo emerga con chiarezza che la posizione della Regione Sardegna è di fatto quella di porsi in netto contrasto con le norme nazionali e con l'intera procedura di privatizzazione dell'ex Gruppo Tirrenia. Appare opportuno, altresì, evidenziare che più volte la Regione Sardegna è stata oggetto di richiami da parte dei Ministri *pro-tempore* del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri *pro-tempore*, che hanno più volte ricordato ai governatori interessati l'osservanza delle procedure di privatizzazione e dei tempi concordati con la Commissione europea, nonché la necessità del rispetto dell'accordo di programma sottoscritto dalla Regione con il Governo in data 3 novembre 2009.

Per quanto riguarda le procedure di privatizzazione da parte delle Regioni Lazio, Campania e Sardegna, in data 21 giugno 2012 la Commissione europea ha emesso un parere motivato, rilevando che, a distanza di oltre tre anni dalla scadenza dei contratti di servizio pubblico di cabotaggio marittimo eserciti dalle società Caremar, Laziomar e Saremar, non sono state poste in essere procedure concorrenziali per l'aggiudicazione di detti contratti e ha, quindi, invitato la Repubblica italiana a prendere entro due mesi le disposizioni necessarie per conformarsi al parere espresso. Al fine di corrispondere nei tempi prescritti dalla Commissione a quanto richiesto, si è provveduto a trasmettere tutta la documentazione alle Regioni interessate per la dovuta informativa. Non posso aggiungere altro perché a tutt'oggi non si è ancora avuto alcun riscontro in merito.

Al fine di assumere una posizione condivisa con le amministrazioni interessate, è stata altresì proposta la convocazione di un tavolo congiunto da estendere alle tre Regioni.

Quanto ai collegamenti tra la Sardegna e il continente, appare opportuno ricordare che, dallo scadere delle vecchie convenzioni, il 31 dicembre 2008, la Tirrenia ha sempre assicurato gli stessi collegamenti di continuità territoriale, compatibilmente con i limiti di stanziamento annuale previsti per legge e la disponibilità dei mezzi nautici. Per completezza d'informazione, aggiungo in questa sede che, a seguito del grave sinistro avvenuto alla nave Florio nel maggio 2009 e dell'incidente occorso alla Sharden il 3 febbraio scorso a Civitavecchia, per indisponibilità di mezzi navali alcuni collegamenti da e per la Sardegna hanno subito una riduzione di corse. Nel corso degli ultimi mesi, comunque, alcuni collegamenti sono stati ri-

pristinati. Dal 4 giugno 2012 anche la frequenza della rotta Civitavecchia-Cagliari è tornata ad essere quotidiana come da regolare programmazione assentita.

Signor Presidente, non ho altro da aggiungere a questa informativa.

PRESIDENTE. Ringraziamo il vice Ministro per l'esauriente informativa e per aver consegnato il documento che prontamente sarà distribuito ai colleghi.

RANUCCI (*PD*). Signor Presidente, desidero ringraziare il vice ministro Ciaccia perché ci ha dato un ampio resoconto di quello che è accaduto in questi anni. Vorrei porre alcune domande di chiarimento.

Mi pare di capire che in questo momento CIN abbia una nuova compagine sociale rispetto a quella che ha partecipato alla gara, nonostante la società sia comunque sempre la stessa (altrimenti bisognerebbe riaprire un nuovo confronto concorrenziale). Al suo interno vi sono il Fondo Clessidra e un'altra società di navigazione. Siamo sicuri di non incorrere in qualche altra modifica, che nasconda qualche altro armatore che voglia comunque partecipare alla gara sotto altra forma?

In secondo luogo, lei ha detto che comunque, per quanto riguarda Saremar, la situazione è abbastanza complicata, in quanto la procedura europea di infrazione riguarda la Regione Sardegna. In questo momento, da quanto lei ha detto, emerge che la Regione è in piena infrazione. Come possono intervenire il Governo e lo Stato per far sì che ciò non avvenga? Non credo, infatti, che l'infrazione venga ribaltata sulla singola Regione.

Abbiamo poi audito in questa sede sia il commissario di Caremar, sia quello di Laziomar e abbiamo appreso della difficoltà della situazione, soprattutto perché gli stessi commissari ci hanno detto che, a loro conoscenza, non era in corso alcun procedimento di gara per privatizzare o mettere sul mercato queste due società. Ritengo che ciò sia molto importante, perché si tratta di due società che devono fornire servizi a isole minori importanti. Infatti, abbiamo visto quanto hanno sofferto e quanto soffrono soprattutto le isole del Lazio per il fermo di un solo aliscafo o di una sola nave. Come possiamo fare pressioni sulle Regioni affinché questo problema sia superato velocemente?

DE TONI (*IdV*). Signor Presidente, ringrazio il vice ministro Ciaccia per la relazione. Credo che chi ci sta ascoltando, così come noi, abbia un interesse di fondo rispetto al principio della continuità territoriale e del servizio ai cittadini – in particolare ai cittadini delle isole – e stia avendo sicuramente un momento di importante riflessione. Mi pare che ormai il passaggio alla CIN sia questione di giorni. Ieri era prevista la firma per chiudere l'accordo e pare sia slittata a venerdì (ci darette eventualmente la conferma).

Il problema è che su questo accordo pesa il rischio di una richiesta da parte dell'Europa di restituire un finanziamento di 440 milioni di euro, dati dallo Stato alla Tirrenia per le convenzioni stipulate tra il 2009 e il

2011. La domanda che vengo a porre è la seguente. Si tratta di capire – ed è anche una preoccupazione dei sindacati per il rischio futuro di *default* della privatizzazione stessa – se, di fronte a un'eventuale richiesta da parte dell'Europa rispetto alla restituzione di quella somma, questa ricadrà su CIN (che però ribadisce la non continuità aziendale con la Tirrenia) o se invece dovrà riguardare esclusivamente lo Stato, con la parte di azienda che resta in capo a questo soggetto istituzionale. È una preoccupazione secondo me molto importante e dalla vostra risposta dipenderà la tranquillità aziendale.

FILIPPI Marco (PD). Ringrazio anzitutto il Presidente per aver disposto questa audizione e le precedenti con gli amministratori delegati e i commissari delle compagnie regionali. In maniera doverosa e sincera, un ringraziamento va anche al Vice Ministro, per la disponibilità e per la relazione, che costituisce una ricostruzione asettica e puntuale di quello che è accaduto in questi anni; asettica perché lascia doverosamente a noi il giudizio rispetto a quanto si è consumato e che, in maniera molto sintetica, credo sia giusto rappresentare.

Il nostro giudizio, cui non abbiamo mai fatto velo in questi anni, è che sulla vicenda Tirrenia si sia consumata una brutta operazione. È una vicenda a nostro giudizio partita male e, di volta in volta, andata a finire anche peggio. Come il Presidente certamente ricorderà, tutto è iniziato da un convegno con Confitarma, nel quale gli armatori sostanzialmente sollecitarono lo Stato – per la verità era già stato fatto negli anni precedenti, ma la sollecitazione in quel caso fu particolarmente vibrante – a dismettere l'attività di Tirrenia e ad offrirla loro, che l'avrebbero rilevata a titolo gratuito, senza alcuna corresponsione di denaro, garantendo tutti i servizi ed assumendo altresì il personale.

È chiaro che dal 2008 ad oggi le cose sono cambiate in maniera considerevole ed è evidente che si è manifestata nel corso di tale vicenda anche una scarsa sensibilità verso i processi di liberalizzazione. Per questo come Partito Democratico abbiamo sempre rimproverato al Governo precedente l'atteggiamento assunto nella conduzione di un'operazione che, in realtà, avrebbe richiesto maggiore attenzione e maggiore delicatezza.

Signor Vice Ministro, non abbiamo mai tollerato soprattutto il fatto che si spacciasse per altro un'indicazione proveniente dall'Unione europea. In effetti l'Europa non ci ha mai chiesto – non poteva farlo – la privatizzazione di Tirrenia; ci è stato chiesto soltanto di fare chiarezza circa i contributi destinati dallo Stato a copertura di rotte che altrimenti non avrebbero garantito il necessario profitto. È stato su questo che sostanzialmente si è concentrato il nostro atto di accusa, perché l'Esecutivo ha manifestato davvero una debolezza e una leggerezza inaccettabili dal punto di vista della sensibilità necessaria per avviare un processo di liberalizzazione. In particolare, sarebbe stato opportuno a nostro avviso – prima ancora di prendere in considerazione l'ipotesi di un processo di privatizzazione e volgere lo sguardo ad un autentico processo di liberalizzazione – distinguere ed individuare con esattezza il perimetro dei servizi univer-

sali e di quelli a mercato. Sappiamo benissimo che vi sono rotte altamente remunerative in determinati periodi dell'anno, così come sappiamo altrettanto bene che vi sono rotte che devono essere coperte per assicurare continuità territoriale a tutti gli abitanti del nostro Paese (perché non ci sono abitanti di serie B) ma sulle quali, se non c'è un contributo da parte dello Stato, il servizio non viene svolto.

Questo, dunque, è quello che ci chiedeva l'Europa e non a caso le procedure di infrazione avviate nei confronti dell'Italia dalla Commissione europea e le inchieste di cui poco fa il Vice Ministro ha dato debitamente conto, riguardano proprio la questione di indebiti aiuti di Stato. Questo è il tema che volevamo rappresentare qui oggi.

Devo dire che ad un certo punto abbiamo avuto il sentore che da parte del precedente Governo vi fosse l'intenzione di perseguire anche una ragione «nobile», che avrebbe potuto trovare magari una qualche convergenza, se fosse stata esplicitata per quello era. Vi è infatti un problema grosso come una casa, quello dell'occupazione e dell'inquadramento del personale: voglio ricordare che parliamo di lavoratori che non hanno cassa integrazione e quindi non hanno la possibilità di accedere agli ammortizzatori sociali. Quale forza politica, dunque, in questa legislatura così come in quelle precedenti, non avrebbe raccolto la sfida, certamente difficile, di provare a salvare in qualche modo lupo, capra e cavolo? È di questo che stiamo parlando.

È accaduto, però, che sia stata fatta passare un'indicazione dell'Unione europea per un'altra cosa, tacitando un obiettivo che poteva anche avere risvolti nobili ed il risultato è stato quello di un patatrac su tutti i fronti. Per quanto riguarda, in particolare, la procedura di infrazione avviata dalla Commissione europea nei confronti dell'Italia, signor Vice Ministro – mi rivolgo a lei per rappresentare quella che è stata la nostra linea costante su questo tema – penso che nel cercare di disincagliare la situazione abbiate avuto una bella gatta da pelare.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per la verità ne abbiamo avuta più d'una!

FILIPPI Marco (*PD*). Ci tengo a precisare che sto solo riportando cose già dette nel corso delle precedenti audizioni che abbiamo svolto in questa Commissione.

C'è da dire che il risultato di quell'operazione adombrava per la verità un'altra malevola operazione, e cioè la trasformazione di un mercato sostanzialmente aperto – discutibile, ma aperto – in un monopolio privato. Quando infatti si costruisce una cordata con i principali armatori che già operano nel settore, il risultato è quello di sostituire il soggetto pubblico di riferimento con un unico soggetto privato. Non va bene, non funziona così, non c'è bisogno dell'Europa.

Per questo, come dicevo, la nostra accusa al Governo è stata sempre quella di una scarsissima ed inadeguata cultura verso un processo di liberalizzazione che richiede arbitri veri e imparziali e, allo stesso tempo, una

separazione tra servizi a mercato, su cui è giusto sviluppare la concorrenza, e servizi universali in cui, se non c'è un'adeguata remunerazione e se preventivamente non si definisce quello che lo Stato può e non può fare, è evidente che va tutto «a carte quarantotto».

Il discorso potrebbe proseguire ancora, ma credo che in seguito non mancheranno occasioni per sapere com'è andata a finire la vicenda. Mi limito soltanto a dire che noi da sempre – e non soltanto con questo Governo – facciamo il tifo affinché le cose vadano a posto. Non siamo assolutamente uccelli del malaugurio, né persone che godono nel vedere che le cose vanno male: quando però ovviamente vediamo che le cose partono male e proseguono addirittura peggio, siamo dispiaciuti e, con gli strumenti che abbiamo e che ci sono dati, cerchiamo di far invertire la rotta. In sintesi, il nostro auspicio è che venga risolto il contenzioso.

Signor Vice Ministro, nel corso delle audizioni dei commissari e degli amministratori unici delle compagnie di trasporto regionali abbiamo avuto una brutta sensazione, vale a dire che si trattasse sostanzialmente – mi si passi un'affermazione sgradevole – di «marinai a bordo». Senza nulla togliere al merito di queste persone, è evidente che c'è un *deficit* per quanto riguarda la missione loro assegnata. Siamo fortemente preoccupati dello stato dell'arte in cui versano le compagnie di trasporto regionali, se si esclude il caso della Toremar, che è l'unica società regionale la cui procedura di privatizzazione si è conclusa brillantemente. Ne approfitto per rinnovare quindi per l'ennesima volta al presidente Grillo la richiesta di audire la Regione Toscana e la Toremar, quantomeno al fine di poter apprezzare un modello che ha avuto successo.

PRESIDENTE. C'è anche il caso della Sardegna.

FILIPPI Marco (*PD*). Per la verità mi pare che quella Regione abbia qualche problema in più. Partiamo dalle compagnie che funzionano, anche per dare qualche indicazione a quelle che non funzionano.

Proprio con riferimento a questo discorso, signor Vice Ministro, a nome del mio Gruppo – se mi consente – vorrei dare sommariamente un consiglio al Governo. A nostro avviso occorre una regia, perché le cose non vanno a posto da sole. Noi abbiamo fortemente voluto che la Tirrenia come compagnia nazionale fosse separata dalle compagnie regionali, che avevano una situazione differente, ma di certo i problemi non si risolvono rimettendo tutto alle Regioni. Ci sono infatti Regioni più responsabili, Regioni che hanno una situazione migliore e che sono state in grado di risolvere i loro problemi. Altre Regioni, al contrario, hanno complicato una situazione che in realtà si poteva risolvere, mentre altre ancora destano forti preoccupazioni. È il caso, ad esempio, della Regione Sicilia, dove c'è una situazione tale per cui, o interviene lo Stato e fa capire che cosa è possibile coprire e cosa no, per cui si va a riprofilare un ambito di servizio universale, oppure non c'è soggetto che tenga.

La raccomandazione accorata che dunque rivolgiamo a lei, signor Vice Ministro, e per suo tramite ovviamente al Ministro ed al Governo, è che vi

sia una regia forte, con uno stretto coordinamento con le Regioni, perché le stesse dinamiche di evoluzione dei costi, sia per quanto riguarda il carburante che i contratti con il personale, fanno in modo che la situazione anziché rimanere stabile vada progressivamente a deteriorarsi.

LADU (*PdL*). Signor Presidente, ringrazio innanzitutto il vice ministro Ciaccia per averci illustrato la situazione relativa alla cosiddetta continuità territoriale. Devo dire però che, nonostante lo sforzo compiuto in questa sede, nutro ancora al riguardo molte perplessità, per non dire che sono anche abbastanza preoccupato.

Pare infatti che l'accordo sia quasi raggiunto. Le parti stanno per firmare questa convenzione, ma lei non ha detto ancora molte cose. Ad esempio, non ha spiegato come saranno le modalità di pagamento. Nel primo accordo che era stato siglato era previsto che CIN desse subito 200 milioni di euro, cui seguivano altre tre rate durante gli otto anni di durata della convenzione. Nella relazione non si spiega cosa si sta facendo e quali sono gli accordi che sono stati raggiunti per quanto riguarda l'acquisto vero e proprio della società Tirrenia; così come mi è parso di capire che si sta rinviando a una successiva data la questione di quale soggetto dovrà pagare i circa 550 milioni di euro che chiede l'Unione Europea, ritenendo indebito il finanziamento erogato alla società. Non si capisce quando questo sarà chiarito; se non ho capito male, ci sono altri 18 mesi di tempo per questa operazione. Non si sa chi e quando pagherà.

Mi pare che i nodi che hanno caratterizzato la prima fase della privatizzazione non siano stati risolti. Come si può privatizzare una società quando la società in liquidazione (la Tirrenia) vende le navi alla CIN, o alla CIN 2, ma insieme a queste vende anche le rotte e le convenzioni? Le rotte non sono di proprietà della Tirrenia, così come le convenzioni. Come fa la Tirrenia a vendere a una società cose che non sono sue? Tali problematiche sono state oggetto di osservazione da parte dell'Unione europea e non sono ancora state chiarite. Non ho sentito nulla in merito e penso che questi problemi sussistano ancora.

Allo stesso modo, non è stato detto nulla per quanto riguarda i 72 milioni di euro l'anno per la gestione del servizio pubblico. Come verranno distribuiti? Non è stato detto nulla. I 72 milioni di euro che il Governo garantisce per il servizio pubblico verranno ancora erogati alla nuova società, CIN 2, o non verranno erogati? Verranno erogati in base alle rotte, così come si era stabilito in passato? Già prima si metteva tutto nello stesso calderone e non si capiva dove andavano a finire i soldi. Era proprio uno dei problemi che avevamo sollevato: stiamo dando soldi senza sapere quali siano le rotte che vengono finanziate. Questo non è mai stato chiarito, nonostante sia stato ripetutamente chiesto. Dovrete chiarire anche questi aspetti, perché mi pare che molti particolari siano ancora oscuri.

Relativamente alla Saremar il discorso ovviamente si complica ulteriormente. Mi rendo conto che la Regione sarda non ha ottemperato all'impegno di privatizzazione della Saremar, però anche in questo caso si parte da un equivoco di fondo. Il Ministero delle infrastrutture e dei tra-

sporti ritiene che la Regione Sardegna non abbia competenze per quanto riguarda la continuità territoriale. Io ritengo, invece, che la Regione sarda sia competente. Infatti, se fa riferimento alla legge n. 166 del 2009, particolarmente all'articolo 15, comma 9, si desume che la Sardegna avrebbe le competenze una volta che il trasporto pubblico locale e la continuità territoriale fossero privatizzati; le competenze, quindi, passerebbero in capo alla Sardegna. Allora si chiarisca questo punto. La Regione sarda ha competenza o meno in materia di continuità territoriale? Credo che questo sia un punto fondamentale. Se non lo chiariamo, possiamo rimproverare la Regione sarda e fare tutti i richiami che vogliamo, ma siamo di fronte ad una situazione in cui non è chiaro quali competenze sono demandate alla Regione e quali al Ministero. Si chiarisca. Voglio che stasera ci diciate qualcosa di chiaro su questo, ossia se la Regione ha o meno competenza.

Voi dite che vi è un servizio pubblico per quanto riguarda la Sardegna. Vorrei capire in cosa consiste questo servizio pubblico. Tramite Internet mi sono informato su quanto costano i biglietti da e per la Sardegna: un biglietto Civitavecchia-Olbia, andata e ritorno, per tre persone con una Fiat Punto costa 518 euro; la tratta Porto Torres-Genova alle medesime condizioni costa 761 euro. Mi dovete spiegare che continuità territoriale è questa: è una presa in giro. Praticamente si sta isolando completamente la Sardegna. In Sardegna non sta venendo più nessuno perché la gente non riesce a pagare biglietti così alti e sta scegliendo destinazioni diverse.

Se davvero si vuole garantire la continuità territoriale che si faccia seriamente! Questa non è continuità territoriale. Questi prezzi sono inaccessibili. Non so a chi stiate destinando le risorse, ma la gente non sta venendo più in Sardegna perché i prezzi sono assolutamente impraticabili. Chiedo che questa sera vengano date risposte serie.

Presidenza del vice presidente RANUCCI

MENARDI (CN:GS-SI-PID-IB-FI). Signor Presidente, vorrei fare un'osservazione di carattere generale. Insieme a pochi colleghi ho partecipato alle audizioni di Laziomar e Caremar. Ringrazio il Vice Ministro per aver aderito all'invito a questa importante audizione, la più importante perché ci consente di fare un po' di chiarezza sul complesso della privatizzazione di Tirrenia, del trasporto pubblico locale marittimo e della continuità territoriale.

Come sanno bene il Vice Ministro, i nostri interlocutori e i colleghi, i problemi si accavallano. Sono arrivato al fondo della questione che voglio porvi, ma è difficile fare una sintesi. Dovremmo tentare di separare i problemi. Un conto è la privatizzazione di Tirrenia; un conto sono le competenze che stanno in capo alla Regione; un conto è la continuità territoriale.

Dobbiamo chiarirci le idee dal punto di vista normativo e legislativo, di competenza del Parlamento, e dal punto di vista dell'indirizzo di Governo. Altrimenti si determinano le situazioni che abbiamo appreso oggi.

Tutti hanno detto cose straordinariamente interessanti e pertinenti, ma che non possono avere una risposta perché appartengono a tavoli di discussione diversi. Faccio un esempio, che è già stato ricordato prima dal senatore Filippi e dal senatore Ladu, relativo alla continuità territoriale. Nelle audizioni abbiamo giustamente appreso quello che sappiamo anche da semplici utenti. Ci sono rotte che assicurano la continuità territoriale su cui le navi viaggiano vuote, come ci è stato riferito. Il costo del carburante ammazza il bilancio di queste società. Chi stabilisce la continuità territoriale (come chiedeva prima il senatore Ladu)? Le Regioni, il Governo o d'accordo le une e l'altro? Quali sono le rotte in capo alle Regioni e che cosa mettono a gara? È del tutto evidente, infatti, che non possiamo mettere a gara rotte che non siano finalizzate ad assicurare il servizio pubblico universale. È altrettanto vero però – ed in questo senso la mia opinione di fondo si discosta un po' da quella dell'amico Filippi – che se il pubblico fa la sua parte e stabilisce le rotte, chiunque poi può partecipare alla gara per l'assegnazione delle stesse.

La cosa che dobbiamo evitare è che vengano costituite delle società *ad hoc*. Non dimentichiamo, infatti, che tutto il groviglio nasce dal fatto che, per garantire il posto al personale, sono state create società per la gestione dei servizi, sono stati dati contributi per assicurare quei servizi, indipendentemente dall'esigenza di garantire concretamente il servizio universale e la continuità territoriale. Sono due aspetti che, seppure connessi, sono completamente diversi, così come completamente diverso è il discorso del mantenimento in vita di una società di navigazione, che deve essere necessariamente compatibile con il proprio bilancio, ma che non è detto che sia compatibile con il servizio che è chiamata a svolgere (pensiamo, ad esempio, alle società regionali che dovrebbero chiudere).

Le chiedo allora, signor Vice Ministro, di fornirci una *road map* su quello che si intende fare per chiarire gli aspetti che ho appena evidenziato.

BORNACIN (*PdL*). Signor Presidente, intervengo brevemente solo per dire che sono d'accordo, innanzitutto, con quanto detto dal senatore Menardi. Voglio tuttavia ricollegarmi al ragionamento fatto poco fa dal collega Ladu, riportando qui un'esperienza di vita vissuta.

Mi è successo di acquistare personalmente un biglietto per la Sardegna (per la tratta Genova-Olbia) con la Moby per il prossimo 13 luglio. Il costo di questo biglietto per me, mia moglie, mio figlio di 10 anni ed una Panda 4x4 è stato di 930 euro: con altre compagnie, come Grimaldi Lines o Tirrenia, il prezzo è più o meno lo stesso, con una differenza di soli 10 euro. Signor vice Ministro, sono prezzi da crociera della Costa.

Mi risulta inoltre – è un fatto che mi è capitato di constatare direttamente al porto di Genova – che le compagnie di navigazione non utilizzino le navi migliori sulle rotte tra il continente e la Sardegna, dirottan-

dole verso destinazioni più remunerative, come il Marocco e la Tunisia. Credo che il discorso del cartello in qualche modo debba rientrare, perché non è giustificabile solo sulla base del costo del carburante, che è quello che è.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Onorevoli senatori, cercherò di essere breve, nonostante la complessità delle questioni che sono state evidenziate.

Prima di rispondere, consentitemi di fare una premessa che vale per tutte le domande che mi sono state poste. L'intendimento dell'attuale Governo – ma credo che sia poi quello di qualunque Governo si muova nell'interesse generale – è di risolvere ogni contenzioso possibile, tenuto conto peraltro dello stato di avanzamento delle questioni e quindi prendendo atto di un cammino che in alcuni casi è diventato ormai irreversibile. Una delle preoccupazioni fondamentali è quella di ottimizzare il servizio, salvaguardando al contempo l'occupazione, tema che ci è particolarmente a cuore nel nostro percorso.

Per quanto riguarda innanzitutto la questione posta dal senatore Rannucci, la nuova compagine societaria di CIN ha una composizione diversa per cui ritengo che essa debba considerarsi stabilizzata e che non sia possibile, dunque, l'eventuale ingresso di nuovi soggetti.

Con riferimento poi a Caremar e Laziomar e al fatto che vi abbiano riferito che non sapevano niente delle gare, c'è da dire che i procedimenti di vendita sono previsti e disciplinati dalla legge – come si diceva un tempo, *ignorantia legis non excusat* – anche se poi è chiaro che ciascuno imposta la questione sulla base delle proprie conoscenze e della completezza delle informazioni in suo possesso. C'era comunque l'accordo di programma del 2009, che ho menzionato anche prima. In ogni caso, è evidente che le Regioni hanno avuto qualche difficoltà che le ha costrette ad un *timing* diverso nella separazione degli *assets*.

Venendo poi alla questione della Saremar e agli strumenti con cui il Governo può eventualmente intervenire sulla Regione Sardegna, siamo convinti che la soluzione si possa e si debba trovare insieme, in applicazione del principio di leale collaborazione tra Stato e Regione, a prescindere dalla ripartizione formale di competenze prevista nel Titolo V della Costituzione. L'idea, dunque, non è soltanto quella di rimettere alle Regioni la documentazione che ci è stata inviata dall'Unione europea, ma di invitarle ad un tavolo di lavoro comune. È una responsabilità in più che ci si assume e su questo siamo assolutamente d'accordo. Analogo discorso vale ovviamente anche con riferimento alla necessità di una «regia», di cui parlava prima il senatore Filippi.

Rispondendo al senatore De Toni, vorrei tranquillizzarlo sul fatto che proprio in queste ore si stanno definendo le modalità di distribuzione dei 200 milioni, che non vengono in alcun modo messi in discussione. Per quanto riguarda il problema della firma dell'accordo, mi risulta – ne sono informato anch'io dai giornali – che ci si stia lavorando alacremente;

credo che ormai si sia vicini a chiudere la questione, per cui si arriverà, giorno più giorno meno, alla data che è stata prima indicata.

CIN è certamente al corrente della questione degli aiuti di Stato, che costituisce un problema di fondo di cui bisognerà tener conto, là dove effettivamente la definizione «endoprocedurale» venga confermata in senso negativo, soprattutto al fine di evitare problemi dal punto di vista occupazionale. Questa rappresenta infatti una delle principali preoccupazioni e proprio per tale motivo non siamo rimasti a guardare, ma ci siamo occupati della vicenda giorno per giorno. Da questo punto di vista, voglio ribadire qui l'impegno del Governo a seguire con la massima attenzione la vicenda.

Venendo poi alle osservazioni formulate dal senatore Filippi, la storia è quella che lui ha raccontato e, per quanto mi riguarda, non posso far altro che limitarmi a registrarla. Quello che posso dire è che, come sapete, c'è ora una nuova cordata e ovviamente sarà necessario tenere conto dei servizi universali – tra cui voglio ricordare, oltre ai servizi di navigazione, anche il servizio postale o il trasporto ferroviario – e definirne il perimetro, perché poi c'è un servizio a mercato che è remunerativo e che, nel rispetto della concorrenza, va comunque garantito.

Sono d'accordo sul fatto che, da questo punto di vista, l'attuale Governo debba attivare quanto più possibile tutte le sue competenze, in modo che si possa ottenere qualche risultato. Se qualcuno ci ha definito «tecnici» probabilmente è perché un po' di economia reale l'abbiamo masticata: la nostra intenzione è di lavorare esclusivamente nell'interesse del Paese, portando il nostro contributo professionale in quei tavoli in cui si renda necessario. Da questo punto di vista voglio rassicurare il senatore Filippi e tutta la Commissione che l'impegno è forte e costante.

Per quanto riguarda la precisazione sul fatto che l'Unione europea non aveva chiesto la privatizzazione, ma la liberalizzazione, devo dire che a volte il nostro vocabolario così ampio ci consente di fare confusione, ma questo è lo stato delle cose e bisogna prenderne atto. Purtroppo la macchina del tempo non ce l'hanno messa a disposizione e non è possibile fare diversamente.

Per quanto riguarda le numerose questioni poste dal senatore Ladu, tutte apprezzabili, vorrei ricordare (in parte riprendendo, soltanto per connessione, le affermazioni del senatore Menardi quando dice che le problematiche sono tante, tutte meritevoli di attenzione, nessuna da accantonare) che effettivamente, a volte, si mescolano temi che meritano attenzione e tavoli diversi. Con ciò non intendo sottrarmi alla risposta.

Innanzitutto desidero precisare che chi bacchetta – ahimè – è Bruxelles e non il Governo. Non è abitudine di questo Governo, men che mai mia, quella di bacchettare chicchessia; ho il massimo rispetto nei confronti dei singoli cittadini, delle istituzioni e della Regione Sardegna, che peraltro mi piace molto, al di là di ogni altra considerazione.

Per quanto riguarda la questione della lettura della norma, preciso che la norma è stata dettata in questo modo; dalle risultanze che ho, abbiamo trasferito alla Regione Sardegna le competenze per il cabotaggio minore,

non le abbiamo trasferito, *in toto*, il collegamento tra il continente e l'isola.

Per rispondere all'altra domanda del senatore Ladu, mi ricollego a quanto precisato al senatore De Toni: il finanziamento è previsto in tre *tranches*; la distribuzione delle risorse è oggetto di limature nella loro fattura, ma sostanzialmente rimane quella già indicata. I 72 milioni di euro certamente dovranno essere distribuiti nel periodo di otto anni della convenzione per assicurare il servizio universale.

LADU (*PdL*). I 72 milioni di euro quindi verranno riconfermati? E l'acquisto?

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. L'importo del finanziamento è previsto dalla legge per gli otto anni di durata della convenzione, quindi non è possibile alcun ripensamento al riguardo.

Prendo atto della evidenziazione fatta da lei e dal senatore Bornacin per quanto riguarda le tariffe. A parte il fatto che mi pare che il periodo estivo sia escluso dalle convenzioni, posso solo dirle che, proprio in un'ottica di trasparenza, che è stata legittimamente sottolineata (perché non si capisce perché l'importo debba essere di un certo tipo anziché di un altro), le tariffe dovranno essere definite attraverso un nuovo percorso, che deve conoscere ovviamente anche un passaggio presso il Comitato interministeriale per la programmazione economica. Non potranno essere quindi tariffe estemporanee, pur tenendo conto dei costi legati all'andamento del prezzo del petrolio. Sappiamo tutti che dal 2008 a oggi l'andamento del prezzo del petrolio non è stato lineare. Posso, però, assicurare il senatore Ladu che l'attenzione sarà massima perché non vi siano costi impropri.

PRESIDENTE. Possiamo dire che nel nuovo contratto stiamo immaginando tariffe, non dico concordate, ma quasi?

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non proprio concordate, ma certamente monitorate, attraverso il CIPE che, non a caso, è un organo articolato e complesso, che da questo punto di vista consente di fare valutazioni in base a criteri rigorosi e a cui, come ben sapete, partecipano diversi Dicasteri, ivi compreso il Ministero dell'economia e delle finanze. Posso dire che comunque, a questo punto, l'attenzione è governata da un processo che certamente non può essere lasciato all'estemporaneità di qualcuno.

Per quanto riguarda gli aiuti di Stato, là dove dovessimo essere condannati dall'Unione europea (dopo il periodo di 18 mesi entro cui si può pronunciare la Commissione), le confermo quanto già detto in occasione della risposta data al senatore De Toni: CIN è pienamente a conoscenza di questa possibilità. Non dimentichiamo poi che, in generale, quando si parla di tariffe interviene un organo che si chiama *Antitrust*, quindi le tariffe sono garantite. Sono felice, come componente del Governo, che questo organismo, fortemente evoluto, sia attivo e attento perché non vi siano

distorsioni sul piano della concorrenza. Le tratte sono state validate a suo tempo sia dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sia da quello dell'economia e delle finanze, quindi anche le rotte sono state oggetto di gara. Sto riprendendo temi diversi, propri di tavoli diversi, che comunque necessariamente devono confluire nella risposta che viene giustamente richiesta.

In conclusione, posso affermare che la vicenda è complessa, articolata e ha radici lontane e motivazioni diverse, che – mi permetto di osservare, da un punto di vista terzo, di cui godevo quando non avevo questa responsabilità – erano state comunque dettate, probabilmente sia a destra che a sinistra, al di là dell'individuazione di una motivazione specifica, sempre da motivi di tutela dell'occupazione. Credo che il Parlamento si sia mosso sempre con un'attenzione all'occupazione, che è certamente un tema che tocca tutte le sensibilità. Spero che le prossime settimane vedano la conclusione di questa vicenda complessa e che le Regioni, che finora non sono state nella piena capacità di governare il processo, siano le nuove protagoniste di procedimenti nei quali evidentemente hanno tardato.

Il tavolo si aprirà. Il direttore generale Enrico Maria Pujia qui presente e l'intero Ministero saranno vigili; anzi ci sono vari Ministeri che, con competenze diverse, possono certamente consentire la soluzione di tanti problemi. Pur non volendo fare la distinzione delle materie, quanto fin qui illustrato disegna una sorta di *road map* (come lei chiedeva, senatore Menardi) per arrivare alla conclusione di queste vicende, che ci auspichiamo possa avvenire nei tempi previsti.

PRESIDENTE. Ringraziamo il Vice Ministro per la sua disponibilità e per la sua puntuale relazione.

LADU (*PdL*). Signor Presidente, troppe risposte non sono state date. Mi rendo conto che il tempo a nostra disposizione è limitato, ma chiedo se sarà possibile ascoltare nuovamente il Vice Ministro tra qualche tempo per chiarire alcuni quesiti che sono stati posti.

PRESIDENTE. Valuteremo, in base alla disponibilità del Vice Ministro.

Dichiaro così conclusa l'audizione odierna e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,30.

