



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 13

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI MAURIZIO LUPI SULLE LINEE PROGRAMMATICHE DEL SUO DICASTERO

73^a seduta (pomeridiana): mercoledì 26 marzo 2014

Presidenza del presidente MATTEOLI

I N D I C E**Comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Maurizio Lupi
sulle linee programmatiche del suo Dicastero**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 10, 14 e <i>passim</i>
CERVellini (Misto-SEL)	16
CROSIO (LN-Aut)	14
FILIPPI (PD)	12
* LUPI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti	3, 8, 10 e <i>passim</i>
RANUCCI (PD)	16
ROSSI Maurizio (PI)	15
SCIBONA (M5S)	10, 11
SONEGO (PD)	7

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: Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà: GAL; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Nuovo Centrodestra: NCD; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Per l'Italia: PI; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Misto: Misto; Misto-Gruppo Azione Partecipazione popolare: Misto-GAPP; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

Interviene il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Maurizio Lupi, accompagnato dal dottor Enrico Seta, capo della Segreteria tecnica, dal consigliere Marco Lezzi, collaboratore del Ministro, dall'avvocato Giacomo Aiello, capo di Gabinetto, e dall'ingegner Ercole Incalza, capo della Struttura tecnica di missione.

I lavori hanno inizio alle ore 14.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Maurizio Lupi sulle linee programmatiche del suo Dicastero

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Maurizio Lupi sulle linee programmatiche del suo Dicastero.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Desidero ringraziare il ministro Lupi per aver accettato di partecipare a questa audizione. Per una serie di motivi imputabili né al signor Ministro, né alla Commissione, questa audizione ha visto alcuni rinvii ed oggi – finalmente – possiamo ascoltare il Ministro su vari aspetti di competenza della Commissione.

Dopo la relazione del signor Ministro, darò la parola ad un senatore per Gruppo e poi, naturalmente, a tutti coloro che la chiederanno.

Prego, ministro Lupi.

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, penso che, anche per la consuetudine di lavoro comune rispetto alle altre audizioni, se la Commissione consente, vorrei essere oggi piuttosto sintetico, posto che stiamo lavorando in continuità con gli incontri che abbiamo svolto insieme.

Sono Ministro di un nuovo Governo – il Governo Renzi – ma il fatto che sia rimasta la stessa delega mi permette, con le novità e le accelerazioni determinate dal fatto che questo Governo ha una prospettiva temporale diversa, di lavorare in continuità, e, al contempo, di affrontare anche le questioni a medio e lungo termine. Avevamo delineato con molta chiarezza le temporalità di durata del Governo Letta: ricordo che avevamo programmato 18 mesi e le azioni messe in essere dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti facevano i conti, per forza di cose, con questa

prospettiva temporale, quindi privilegiando gli interventi a breve termine, affrontando le questioni più importanti e strategiche e ponendo le condizioni – poi – per esaminare le grandi questioni di riorganizzazione, visione e rilancio di tutti i settori di competenza del mio Ministero.

Oggi più che mai deve esserci una continuità di lavoro, partendo dai risultati ottenuti nei primi dieci mesi (che troverete nella relazione scritta): occorre individuare delle prospettive di lavoro non più solo a breve termine, ma che – a questo punto – diventano urgenti per i prossimi anni di lavoro insieme.

Da questo punto di vista, mi permetto di indicare le questioni per titoli e in generale.

La prima sfida è quella di presentare riforme organiche, che attuino una prospettiva ed un piano strategico, in particolare alcune in via di definizione, frutto del lavoro svolto, e che si collocano in questa visione.

Il Piano nazionale degli aeroporti è il primo piano organico che viene presentato dopo oltre trent'anni. Come vi ho già detto tante volte, nei nostri precedenti incontri, non si tratterà di un atto di indirizzo: sarà un atto normativo, quindi un decreto del Presidente della Repubblica. Esso è già conosciuto, nel senso che, sotto il precedente Governo, abbiamo svolto un'informativa. Dopo il confronto con le Regioni ed i soggetti coinvolti, nelle prossime settimane tale testo sarà presentato in Consiglio dei ministri, in modo da poter iniziare l'iter formale: approvazione in Consiglio dei ministri; parere della Conferenza Stato-Regioni; parere delle Commissioni competenti e valutazione ambientale strategica (VAS).

I punti fondamentali sono, per la prima volta, quelli di presentare un piano complessivo strategico, in cui gli aeroporti inizino a fare sistema tra loro, pur nell'ambito della distinzione tra gli 11 aeroporti strategici e gli altri aeroporti di interesse nazionale. Non vi è alcuna incidenza sull'aspetto legislativo. La legge prevede che siano gli aeroporti di interesse nazionale a fruire dei contributi pubblici e delle agevolazioni, quindi – sul piano delle risorse finanziarie – non sussiste alcuna discriminazione fra aeroporti strategici e altri aeroporti di interesse nazionale. Gli aeroporti di interesse nazionale rimangono quelli previsti dalla legge, ma per la prima volta si introduce un disegno strategico, orientato verso sviluppo, politica industriale, politica di prospettiva del sistema aeroportuale italiano nel nuovo contesto che in cui andiamo a situarci.

Gli 11 aeroporti strategici, che sono individuati per aree, e gli altri aeroporti di interesse nazionale, che fanno riferimento alle aree, vengono indicati con un criterio che favorisce il coordinamento di tutti i soggetti pubblici coinvolti negli investimenti in infrastrutture. Faccio un esempio: è evidente che non è più possibile – lo abbiamo già detto tante volte, anche su vostra sollecitazione – investire sulle reti se poi queste non dialogano tra loro. Individuando gli aeroporti strategici, l'investimento deve essere finalizzato a collegare le diverse reti. Abbiamo tre *hub*, che hanno una grande vocazione internazionale: Fiumicino, Venezia e Milano-Malpensa. Il passo nuovo che viene chiesto, anche attraverso questo Piano strategico, è quello che l'alta velocità colleghi questi tre aeroporti. Per-

tanto, la pianificazione strategica e l'intervento del soggetto pubblico in termini infrastrutturali si collocano in questo quadro, all'interno del quale tutti gli aeroporti di interesse nazionale fanno rete. Ho fatto questo esempio perché oggi, parlando con i rappresentanti di Ferrovie dello Stato, ho dato l'*input* di studiare finalmente progetti di fattibilità per il collegamento dei tre aeroporti con tutta la rete dell'alta velocità. Presentiamo, quindi, finalmente agli investitori – non solo agli operatori privati, ma anche alle istituzioni – un Piano.

Gli altri aeroporti di interesse nazionale devono avere ovviamente una vocazione specifica ed essere anch'essi messi in rete; appartengono all'interesse nazionale, e ciascuno di essi dovrà presentare un piano industriale, indicando i tempi di realizzazione, la vocazione e le risorse e quindi sarà chiamato – in un certo senso – anche a sopperire alle carenze di altre infrastrutture per la mobilità. Non è pensabile che l'aeroporto che, dopo un certo numero di anni, non risponderà a queste regole, possa continuare ad usufruire di tale posizione di interesse nazionale.

Accanto agli scali strategici e di interesse nazionale vi sono poi gli aeroporti che servono la continuità territoriale. Questi devono avere caratteristiche diverse. È evidente che, ad esempio, nella Regione Calabria l'aeroporto dovrà rispondere alle esigenze di un sistema Paese unitario e quindi sarà chiamato, in un certo senso, anche a sopperire alle carenze di altre infrastrutture per la mobilità.

Un altro esempio: non è più pensabile che ogni aeroporto vada per conto proprio. Potrei andare avanti, ma mi fermo qui, riservandomi di approfondire – eventualmente con altri esempi in sede di risposta ad eventuali osservazioni – l'utilità e la necessità di un approccio unitario e di sistema in questo settore della mobilità.

Passo al tema della riforma della legislazione portuale. Anche questo diventa un obiettivo comune tra il lavoro del Parlamento ed il lavoro del Governo. In questo momento ci sono tutte le migliori condizioni, nel senso che lavoriamo con la prospettiva di accelerare il passo, sia per le attività del Parlamento, sia per la realizzazione del programma di Governo, proseguendo il lavoro fatto in questa Commissione ed anche le proposte e le ulteriori indicazioni messe a punto dal Ministero (razionalizzazione, diminuzione del numero delle autorità portuali, messa in rete con i criteri del *core port*, così come stabilito dall'Unione europea, integrazione logistica e portualità – retroporto e porto – ed integrazione dei collegamenti e delle infrastrutture). Credo che possiamo svolgere un urgente e veloce buon lavoro per arrivare, finalmente, alla definizione di una nuova legge che riformi l'intero settore dell'attività portuale. Ricordo che quest'ultimo è ancora regolato da una legge del 1994, laddove è facile immaginare quanto sia cambiata la situazione nei nostri porti in vent'anni.

La sfida che abbiamo davanti non è quella di guardare al passato ma al futuro. Quello che chiedo al Parlamento e alle Commissioni è di ragionare valorizzando il lavoro fatto – penso anche a quello della Camera sugli interporti – e provare a vedere quanto e come le linee guida del Governo e il lavoro del legislatore possano essere integrati per la sfida del

futuro, ovvero dal 2014 in poi. Le esigenze che negli anni scorsi sono sempre state poste all'attenzione del Parlamento possono ritenersi superate da un mondo che è cambiato; la competitività internazionale è mutata radicalmente.

Vengo al Quarto pacchetto ferroviario. Ciò mi consente di collegarmi al tema della Presidenza italiana del semestre europeo e credo che a tale argomento, se il presidente Matteoli è d'accordo, dovremmo dedicare un'audizione *ad hoc*. Il Presidente sa, avendo guidato una Presidenza del semestre italiano, quanto può essere importante e strategico che l'Italia e il nostro Ministero utilizzino tale occasione indicando le linee di sviluppo della politica dei trasporti e di tutti i temi che ci vedono coinvolti. Ricordo che un cambio di passo anche rispetto alla definizione dei *core network* e ad una maggiore radicalità nelle scelte fu dato sotto il semestre di Presidenza italiana a Napoli (proprio in quella sede fu adottata la scelta dei dieci *core network* e dei *comprehensive network*).

Il Quarto pacchetto ferroviario è una delle questioni che arriverà a concludersi nel semestre di Presidenza italiana. Nell'ultimo Consiglio dei Ministri sono intervenuto in merito esponendo la posizione italiana. Si è giunti a definire i pilastri tecnici su cui le Presidenze precedenti, compresa quella greca, hanno costruito una visione condivisa dai Paesi membri dell'Unione. Non è pensabile chiedere all'Italia che si attui solo il pilastro tecnico. Il Quarto pacchetto ferroviario è un pacchetto unitario, che deve affrontare anche la *governance*. L'Italia è uno dei Paesi fondatori dell'Unione europea. Può e deve assumere il ruolo di guida con l'inizio della nuova legislatura europea, con il nuovo Parlamento e la nuova Commissione. Nel semestre di presidenza italiano dovremo giungere a una definizione in cui, per esempio, l'effettiva liberalizzazione del mercato avvenga non solo in Italia ma in tutta Europa.

Sono contento – a condizione ci si regoli in maniera uguale per tutti – quando l'Europa apre procedure d'infrazione o d'indagine nei diversi Paesi per verificare se ci sono aiuti di Stato, o se le liberalizzazioni sono state effettivamente realizzate. L'importante è che pari opportunità siano date a tutti. Sapete molto bene che in Europa c'è un solo settore effettivamente liberalizzato, quello delle merci, ma su tutti gli altri solo l'Italia ha fatto passi in avanti: sull'alta velocità, nonostante le nostre fatiche e i problemi di cui abbiamo discusso, comunque una liberalizzazione c'è stata; sul trasporto pubblico locale la nostra legislazione in merito alle gare è andata in quel senso. Ho appreso oggi da «Il Sole 24 Ore» che l'Unione starebbe per aprire una procedura d'infrazione nei confronti dell'Italia per alcuni aiuti di Stato forniti a suo tempo al Gruppo Ferrovie dello Stato. Anche rispetto a tali procedure d'infrazione, sottolineo il merito di questo Parlamento e di questa legislatura, che ha stabilito esattamente un criterio che potrebbe essere uno dei pilastri della *governance* in Europa: la divisione dei bilanci, il divieto di bilanci consolidati, la divisione netta tra le diverse società. In maniera molto chiara e trasparente, vi deve essere una effettiva separazione tra i soggetti che si occupano della gestione e

quelli che svolgono il servizio di trasporto. Questo è uno dei temi che dovremo affrontare.

C'è stata poi una importante evoluzione dal punto di vista dei contratti di programma, non solo per quanto riguarda Ferrovie dello Stato, ma anche per quanto riguarda ANAS. Come più volte ribadito anche in sede di Commissione, il contratto di programma non può essere un mero strumento di ratifica di decisioni assunte in precedenza, bensì un atto di indirizzo e di programmazione, che spetta per forza di cose al Ministero e poi al legislatore, per le società che lo devono poi attuare. I contratti di programma hanno ora una durata non più annuale ma triennale, se non addirittura quinquennale. Il Governo e il Parlamento ritengono – il legislatore esprimerà al riguardo le sue osservazioni – che il collegamento tra le diverse reti del nostro Paese sia fondamentale; gli aeroporti, quindi, devono essere collegati alle ferrovie. Questo è un indirizzo e il contratto di programma lo deve recepire, altrimenti c'è una divisione tra l'indirizzo e l'attuazione. La distribuzione delle risorse deve seguire questa priorità. Nel corso di questi mesi ci siamo dati degli obiettivi, per esempio, relativamente agli investimenti per il trasporto su rotaia e per l'alta velocità. Gli investimenti devono ovviamente essere regolati di conseguenza.

Nella legge di stabilità abbiamo previsto che l'alta velocità deve collegare l'Est e l'Ovest del nostro Paese; che deve coprire le tratte Treviso-Brescia, Brescia-Verona, Verona-Padova; in particolare definendo i progetti relativi a nuove tratte ferroviarie ad alta velocità tra Veneto e Friuli-Venezia Giulia. Oggi ho incontrato il Presidente della Regione Friuli, il Presidente della Regione Veneto e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e abbiamo preso una serie di decisioni importanti (a proposito del dialogo con le Regioni): da una parte, confermare che l'alta velocità rimane il disegno strategico e, dall'altra, affermare che il progetto del 2010 per la realizzazione della tratta Venezia-Trieste è vecchio ed obsoleto e non ha più senso realizzarlo. Si è pertanto deciso di riprendere e sottoporre a valutazione di impatto ambientale il lavoro fatto in questi ultimi quattro anni dalla Regione Veneto, che ha definito un progetto alternativo per la realizzazione di una linea parallela alla litoranea. Poiché la Regione Friuli-Venezia Giulia sta facendo lo stesso tipo di lavoro, e considerato che siamo nella fase dei progetti preliminari, si pensa di confermare la strategicità di quest'opera, dopo una verifica dell'attualità del tracciato, recependo le modifiche e sottoponendo il progetto a valutazione.

Nel frattempo riteniamo che, seppur con pochi investimenti e poche risorse, sia già possibile procedere ad un'accelerazione su quell'asse strategico: abbiamo quantificato che con 1,8 miliardi di euro possiamo portare ai 200 chilometri orari, come velocità massima, le reti attuali investendo solo su alcuni nodi che ci sono stati segnalati. Ecco, questo è un modo di fare programmazione.

SONEGO (PD). Cosa pensa di una possibile quotazione in borsa del Gruppo Ferrovie dello Stato?

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Mi è stato già presentato il piano industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato. Di una quotazione in borsa non si è parlato; probabilmente si tratta di un auspicio dell'amministratore delegato, ma non abbiamo trattato questo argomento. Invece, tra le priorità che abbiamo indicato a Ferrovie dello Stato vi sono quella di completare la realizzazione dell'alta velocità e quella di concentrare tutte le risorse sul trasporto pubblico locale (domani sarà fatto un importante passo in questa direzione). Credo che prima ancora che della finanziarizzazione dell'azienda e della sua possibile di collocazione in borsa (che ovviamente potrebbe portare al rafforzamento dell'azienda stessa), dobbiamo preoccuparci di lavorare sul raggiungimento da parte di Ferrovie dello Stato, con l'eccellenza che è stata dimostrata fino ad oggi, degli obiettivi che sono stati posti; se la collocazione in borsa potrà essere un ulteriore aiuto per la realizzazione di questi obiettivi lo vedremo, ma non ne abbiamo ancora discusso né con l'amministratore delegato, né in Consiglio dei ministri. Per il momento può essere un auspicio da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda il tema delle concessionarie autostradali, confermo le indicazioni che vi ho reso nella scorsa audizione nell'ambito della relativa indagine conoscitiva, peraltro contenute nella documentazione che vi è stata inviata. Siamo disponibili ad andare avanti, ma vorrei fornirvi un altro dato importante per capire anche come abbiamo lavorato (a mio avviso bene) nei mesi precedenti: con riguardo all'accordo per la concessione di sconti ai pendolari, dopo avere dato certezza alle concessionarie rispetto all'aumento delle tariffe, in poco più di un mese hanno aderito 65.000 utenti. L'iniziativa è partita il 1° febbraio e siamo quasi a fine marzo; abbiamo fatto alcune correzioni che era giusto fare e l'accordo è valido fino al 31 dicembre 2015. I primi quattro mesi saranno utili, nella fase sperimentale, anche a recepire ulteriori miglioramenti e osservazioni. Se pensate che lo sconto medio concesso ai pendolari per la fruizione del servizio è di circa 30-35 euro al mese, possiamo dire di aver dato un segnale importante.

Rimangono sul tavolo ancora quattro punti su cui dobbiamo confrontarci: revisione del programma degli investimenti come previsto da concessioni e convenzioni, al fine di verificare l'attualità di quegli investimenti e il loro impatto sulla tariffazione (non ci vogliamo trovare il 1° gennaio 2015 a ripetere esattamente le stesse cose che diciamo ogni anno da molti anni); eventuale verifica, per attutire l'impatto tariffario, di strumenti alternativi per il recupero degli investimenti; possibilità di accorpamenti o subentri nelle singole concessioni: rispetto a questo punto ricordo che avevamo già parlato dell'opportunità di valutare tale eventualità, a fronte di investimenti, assieme all'Unione Europea. Il quarto punto sul tavolo è la possibile revisione delle convenzioni in essere, là dove ovviamente si dovessero individuare delle formule più attuali, e questo può avvenire solo previo accordo con i soggetti contraenti.

Rispetto ad altri temi che abbiamo affrontato vi è il cosiddetto decreto casa e la revisione della legge obiettivo per valorizzare gli investi-

menti strategici. Fondamentale per quest'ultima è anche la revisione delle funzioni del CIPE.

Un'altra sfida che vorremmo lanciare, tanto più che il Governo sta lavorando alla riorganizzazione complessiva dei bilanci e delle risorse con la *spending review*, è quella di passare, per quanto riguarda il settore delle infrastrutture, dalla discussione annuale su quante risorse debbano essere date alle infrastrutture alla definizione di una percentuale del prodotto interno lordo di ogni Paese europeo da destinare al comparto nel suo complesso, ovviamente per poi determinare come questa percentuale possa essere distribuita. Riteniamo che lo 0,3 per cento del PIL sia la percentuale minima da poter destinare all'investimento complessivo nelle infrastrutture: credo che anche questo possa essere un segnale di novità.

Vi è poi l'intenzione di valorizzare ulteriormente il meccanismo di programmazione degli investimenti strategici legato alla legge obiettivo, anche attraverso una revisione delle funzioni del CIPE.

Quanto alla riforma del Titolo V della Costituzione, sottolineo in questa sede (perché credo che la revisione del Titolo V non riguardi solo gli affari costituzionali), l'impatto che il Titolo V ha avuto anche sui trasporti e le infrastrutture. Il presidente Matteoli, così come ognuno di voi, è consapevole del forte effetto che ha la ripartizione delle competenze tra Stato e Regioni su tutti i temi e le attività legate al Ministero e credo che questo debba vederci protagonisti nella fase di revisione rispetto ai seguenti temi: infrastrutture di interesse nazionale e regionale, il tema delle reti, il trasporto pubblico locale. Occorre individuare nuovi obiettivi per il governo del territorio: è materia – voi sapete – di competenza regionale, i principi sono di competenza concorrente e, quindi, di competenza nazionale. Che cosa decidiamo di fare? Se si eliminano le materie concorrenti, dove andiamo? Il mio impegno come Ministro sarà quello di entrare nel merito.

In conclusione, per quanto riguarda la *spending review*, ho letto in tantissimi articoli di giornale che si starebbe per tagliare sul trasporto pubblico locale e sulle infrastrutture. La mia posizione – credo condivisa, perché ne ho parlato con il Presidente del Consiglio – è molto semplice: gli obiettivi debbono essere chiari e precisi e gli obiettivi di taglio della spesa pubblica devono armonizzarsi con l'azione dei diversi Ministeri. Le modalità con cui attuare questi obiettivi, utilizzando anche il lavoro fatto dal commissario Cottarelli, spetta al Ministro e al Ministero, e non si può quindi procedere per tagli lineari.

Dobbiamo fissare degli obiettivi di riduzione della spesa centrale e periferica: ad esempio, vi sono in Italia 1.770 aziende che si occupano di trasporto pubblico locale su 8.000 Comuni (basta fare una banale divisione e vedremo che c'è un'azienda di trasporto pubblico locale ogni cinque Comuni). Prima di dire che servono altre risorse, ditemi voi se non si possa mettere in efficienza questo sistema. Se pensate poi che i Comuni sotto i 5.000 abitanti sono quasi 6.000, mi dovete spiegare se questo è un sistema efficiente.

In Italia vi sono 19 Autorità e 16 Ministeri: bisogna avere il coraggio di riorganizzare il sistema delle Autorità, accorpendo le funzioni o magari rivedendo i contratti. Mi domandavo quale fosse la ragione per cui tutti i dipendenti del mio Ministero corressero a fare il concorso per l'Autorità dei trasporti (voi sapete quanto ci tenga all'Autorità dei trasporti e quanto ci tenevate voi politicamente). Ebbene, ho scoperto che il dipendente dell'Autorità dei trasporti, la nuova Autorità di regolazione dei trasporti, prende il doppio del dipendente del Ministero dei lavori pubblici. Mi sembra un'incongruenza: se dobbiamo fare una *spending review*, vogliamo iniziare a ragionare su quali in Italia siano le sacche di inefficienza (o magari di efficienza) dove è utile e necessario tagliare? Lo dico senza polemica, ma per dimostrare come la *spending review* sia un obiettivo importante, ma attenzione ad andare a tagliare solo sulle cose che sembrano più semplici.

So di essermi preso già qualche rimbrotto da parte di qualcuno, ma mi domando se l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici (l'ho scritto anche nella relazione), che ha fatto un egregio lavoro nei precedenti anni, oggi, nel 2014, con tutte le nuove Autorità che sono nate, abbia ancora una sua utilità, oppure se le sue funzioni non possano essere distribuite, ereditate e accorpate. Tra l'altro, ricordo che, per la gran parte, i costi delle Autorità sono a carico del sistema delle imprese. Se vogliamo diminuire la pressione fiscale, dobbiamo ragionare in questo modo. Credo che il Parlamento ed il Governo, insieme, si debbano confrontare, non in maniera demagogica e non per criminalizzare qualcuno, ma semplicemente per il dovere di cambiare, ognuno nel proprio settore e Ministero.

PRESIDENTE. Ministro Lupi, la ringrazio per la sua relazione, che ha spaziato su tutti gli aspetti.

C'è una domanda che intendo rivolgerle e, se non vuole rispondere ora, potrà farci avere la risposta più avanti. Mi riferisco al cosiddetto decreto del fare (decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69), che ha revocato alcuni finanziamenti legati alle opere, per il ritardo nell'avvio dei cantieri. La Commissione gradirebbe conoscere l'elenco delle nuove opere a cui sono state destinate le risorse revocate, in quanto nel decreto si prevedeva che queste sarebbero state utilizzate per finanziare altre opere. Le sarei grato se potessimo avere informazioni su questo tema.

Do ora la parola ai colleghi che intendono intervenire.

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Mi riservo di fornire quest'ultima informazione in una successiva occasione.

SCIBONA (M5S). Entro nello specifico, toccando alcune questioni.

Con riferimento alla Variante di Valico, sappiamo che c'è uno smottamento in atto, è il caso di dire. La situazione è a dir poco allucinante. Si registrano oltre 15 centimetri di spostamenti, ogni mese i Paesi si spostano di 4 millimetri e si muovono 50 milioni di metri cubi di frana. Cosa intende fare il Ministero con Autostrade? Ha intenzione di rivalersi? Po-

trebbe essere una buona idea organizzare una visita ispettiva, anche della Commissione, per vedere cosa c'è ancora in piedi prima che vada giù tutto.

Per quanto riguarda la mia zona – mi riferisco al cantiere TAV di Chiomonte –, sono usciti da poco i dati relativi alle polveri emesse durante la lavorazione. Gli sforamenti concessi sono 35 all'anno e noi siamo a 88 volte il PM10, solo tra marzo e settembre: si tratta di valori veramente esorbitanti. Cosa intende fare il Ministero con riferimento a questi sforamenti? Ha intenzione di assumere delle iniziative? Come intende procedere per la salute dei cittadini? Sempre con riferimento a tale questione, tra 15 giorni scade quel mese entro cui dovevano essere raggiunti i 1.000 metri, che era stato decantato l'ultima volta che avevamo fatto insieme un giro. Andiamo a verificare perché, secondo me, si tratta solo di proclami mediatici e siamo ancora assolutamente lontani da quella cifra.

Abbiamo visto il mezzo terremoto legato ad Expo 2015: Robuschi entra, esce, eccetera. Si dice che il vertice cambia, ma che cambio è se esce il principale ed entra il vice? Qual è il cambiamento? Oltretutto, siamo in linea con i tempi? Qualche giorno fa ci siamo recati in visita per vedere quello che è un fanghiglio: non è un cantiere, infatti, ma fango e basta. Siamo sicuri che si arrivi al fondo?

Su Trenitalia, le faccio solo una battuta: il biglietto aereo lo compra lei a Moretti?

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Deve trovare un accordo con Renzi, non con me.

SCIBONA (M5S). Per quanto riguarda il Terzo Valico dei Giovi, eravamo rimasti all'ultima riunione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relativa alla questione del piano amianto. Ci sono stati sviluppi? Il piano è poi stato sottoscritto? Cosa può dirci con riferimento ai ritrovamenti archeologici? Come è proseguita la vicenda?

Si parlava prima di trasporto pubblico locale. È da tanto tempo che diciamo che ci sono sprechi e uno di questi è la duplicazione dei tragitti: ci sono più aziende che insistono sullo stesso pezzo di tragitto. Ovviamente poi i chilometraggi vengono segati dove magari servirebbero di più. Sempre in tema di trasporto pubblico locale, faccio un esempio specifico: la linea ferroviaria Asti-Alba è una delle linee dismesse che si vorrebbe trasformare in pista ciclabile. Oltretutto sono stati appena fatti degli investimenti nel Sistema di controllo della marcia del treno (SCMT), che vengono dismessi, e in più ci sono anche gallerie che sono a rischio crollo, anche se non sono da rivedere architettonicamente. Che senso ha fare delle trasformazioni e andare di nuovo ad investire risorse su una linea appena interessata da un investimento per la trasformazione in pista ciclabile, che ha bisogno di altri soldi per essere resa effettivamente funzionante? Non sarebbe meglio lasciare tutto com'era, eventualmente mettendo a posto le gallerie? Ciò potrebbe venire utile per il trasporto pubblico locale, quando ce ne sarà uno.

FILIPPI (PD). Signor Presidente, signor Ministro, esprimo un sincero apprezzamento per l'esposizione che lei ha fatto oggi, perché credo che essa si collochi, in maniera molto opportuna e rispondente, nella prospettiva di più lunga durata che il nuovo Governo, almeno nelle dichiarazioni, si è dato. Potrei cercare di riassumerla così: è finito il tempo dei tatticismi ed è ora il tempo delle scelte, che, per quanto riguarda il suo Ministero, hanno tutte – a mio avviso – un tratto comune ed un'unica cifra, che è quella di razionalizzazione, semplificare e risparmiare. Tutto questo viene fatto per favorire la crescita: vorrei che questo tratto fosse sempre presente. Stiamo parlando di provvedimenti finalizzati alla crescita ed allo sviluppo del Paese.

Il tempo, anche per rispetto ai colleghi, non fa ragione della complessità delle questioni che lei, signor Ministro, ha trattato e ci saranno occasioni successive per ulteriori confronti. Mi consenta, in estrema sintesi, di ripercorrere i temi che lei ha tracciato attraverso alcuni *flash*.

Quanto al Piano nazionale degli aeroporti, condividiamo il fatto che esso non sia un atto di indirizzo, ma un atto normativo. Proprio per questo motivo è importante che venga fissato una volta per tutte in una norma. Lo dico anche perché nel Piano nazionale degli aeroporti sono state fatte scelte sicuramente apprezzabili, dal punto di vista della semplificazione e dell'interpretazione (segnatamente sulle questioni che riguardano l'Italia centrale, molto apprezzate). È però evidente che, con riferimento ad elementi che indubbiamente attengono ad aspetti anche di trattativa, un conto è se agisce il Governo nella sua autorevolezza, altro se, in qualche modo, interferiscono soggetti chiamati a regolare e controllare.

Sempre con riferimento al Piano nazionale degli aeroporti, è stato positivo l'accento alla necessità del collegamento con l'Alta velocità. Viene da dire: finalmente. Si mette così a fuoco uno degli elementi strategici per il sistema Paese.

Vengo ai porti. Indubbiamente in queste settimane e in questi mesi abbiamo lavorato per uscire in qualche modo dall'angolo. Credo che sia il metodo corretto. La razionalizzazione dell'autorità portuale deve avvenire tenendo in considerazione il come e il perché viene fatto. Per quanto riguarda il come noi siamo per un percorso che sia il più armonico possibile e costruito di concerto con i principali soggetti istituzionali e territoriali. La motivazione sta nel fatto che noi abbiamo il dovere nei confronti del Paese di rilanciare la riforma della portualità. La riforma 2.0 della portualità ha il cappello della logistica: l'integrazione retroportuale con gli interporti e quant'altro.

Sul quarto pacchetto finanziario e trasporto ferroviario i termini sono complessi e delicati. Forse sarà opportuno prevedere una specifica sua audizione perché la questione per cui l'ha interrotta il collega Sonigo è di estrema delicatezza e rischia di avere due piani su cui governare il processo di liberalizzazione di un comparto molto serio e delicato. Mi permetto un appunto sul contratto di programma: è una questione di estrema delicatezza nel rapporto tra Governo e Parlamento. Ministro, non per lei, ma noi ci siamo stufati di ricevere contratti di programma, talvolta appro-

vati in fretta e furia sotto la spinta della necessità e dell'urgenza, che poi nell'ultimo anno di vigenza vengono prorogati per altri quattro o cinque anni. Non funziona così. Questa è una Commissione da sempre collaborativa e che capisce il senso delle cose di cui tratta. È necessario un rapporto corretto e leale, indipendentemente dai ruoli che si esercitano. Sul contratto di programma, indipendentemente dalle procedure che prevedono passaggi obbligati, in un rapporto proficuo con il Parlamento, vorremo evitare un voto contrario pregiudizialmente. Non lo vogliamo fare, ma se fosse necessario siamo attenti anche a dare questo segnale.

Siamo d'accordo con lei sulla questione del trasporto pubblico locale. Non solo c'è un problema di numero, ma anche di integrazione nel rapporto tra ferrovia e gomma. Questo è il punto vero. C'è una questione che deve essere affrontata e su cui bisogna ragionare meglio: è il rapporto tra alta velocità, trasporto ferroviario regionale e treni a media e lunga percorrenza. Credo che questa revisione del sistema richieda un governo vero della questione, che non può essere lasciato soltanto a Ferrovie. Non possiamo ad ogni cambio di orario vedere sistematicamente falcidiate le coppie dei treni. Non funziona così. Siccome l'obiettivo è razionalizzare, risparmiare e rendere più efficiente il sistema, se ci sono i termini vanno rappresentati, condivisi per quanto possibile e scelti. Non si può più permettere che qualcuno scelga per conto nostro, più o meno con il nostro favore.

Per quanto riguarda la questione delle concessionarie autostradali, abbiamo un'indagine in corso e abbiamo apprezzato moltissimo il materiale che il Ministero ci ha dato. C'è un punto su cui la Commissione è impegnata: capire l'adeguatezza del modello tariffario. Quello esistente era finalizzato, come sa bene, a coprire i costi operativi di esercizio e remunerare gli investimenti necessari. Temiamo che la seconda parte del ragionamento non sia ancora pienamente sostenibile. Non è che si possa remunerare degli extraprofitti. Cerchiamo di capire subito se quel modello tariffario è ancora adeguato a realizzare obiettivi ambiziosi perché, se non è così, la riduzione c'è anche per i signori delle autostrade, per capirsi senza nessuna guerra preventiva.

Apprezziamo le questioni poste sull'allegato infrastrutture. Se ne parlava con l'ingegnere Incalza. Da tempo lo avevamo chiesto. Ci sono un pacchetto riforme, la legge obiettivo, il codice degli appalti, il Titolo V. Avere una prospettiva di lunga durata vuol dire ragionare insieme per capire i principi e gli obiettivi per riformare un sistema necessario.

Vengo, da ultimo, alla questione dell'*Authority*. Credo che la nostra forza politica sia stata quella che maggiormente l'ha voluta. Figuriamoci se vogliamo salvaguardare privilegi inopportuni; diventano elementi distorsivi nella misura in cui si determina un contenitore che è più conveniente rispetto a quello che deve essere l'elemento di governo essenziale. Facciamo attenzione però a non buttare via il bambino con l'acqua sporca. Abbiamo fortemente voluto l'*Authority* perché avvertiamo l'esigenza di un arbitro in un processo di liberalizzazione dove lo Stato, per quanto autorevole e forte, non può fare da sé. Sia dal punto di vista della regolamen-

tazione sia per fissare cornici normative uniche anche per la loro applicazione e controllo, a noi sembra un elemento indispensabile. Per il resto, abbiamo apprezzato sinceramente la sua esposizione perché si colloca in maniera adeguata e corrispondente alla nuova prospettiva di Governo.

PRESIDENTE. Voglio esprimere il mio apprezzamento a proposito della seguente questione. Vorrei aggiungere – credo che un giornale l'abbia anche riportato – che il sistema di vigilanza è stato accorpato perché tenerne in piedi due non era conveniente e mi ha fatto piacere che il Ministro abbia sostenuto questa scelta.

CROSIO (LN-Aut). Signor Presidente, mi permetto di fare una battuta: Ministro, ho capito che è riconfermato per le sue qualità, che sono indubie, ma anche perché è in piena simbiosi con l'attuale Presidente del Consiglio: una politica dei proclami ma ben poca sostanza.

Per quanto riguarda gli aeroporti, aspetteremo di leggere in cosa consisterà questa politica di prospettiva che lei ci ha annunciato. Signor Ministro, ha dimenticato un dettaglio: la compagnia di bandiera! Ci piacerebbe sapere che fine fa perché pensiamo che, in un sistema di trasporto aereo organico nel Paese, il nuovo soggetto determinerà un piano industriale che sarà anche funzionale alle scelte che dovrà fare il Governo per quanto riguarda gli aeroporti. Noi siamo certi che la nuova compagnia che entrerà, qualunque essa sia, farà una politica del trasporto aereo che non sarà quella di Alitalia e determinerà la politica di prospettiva di cui lei ha parlato. Quindi, aspetteremo di leggerla.

Sulla riforma della legislazione portuale abbiamo solo una certezza: nebbia e buio pesto. Il *radar* è spento e aspettiamo un segnale forte del Governo e del suo Dicastero. Per ora vediamo solo commissari, una grande confusione e nebbia assoluta. Sul quarto pacchetto delle ferrovie, la ringrazio di averci ricordato che tra i fondamenti del sistema trasportistico vi è la sinergia tra i vari elementi che lo compongono. Che si dovessero mettere insieme le ferrovie e il trasporto aereo me l'avevano insegnato il primo giorno di università. Signor Ministro, le consiglio solo di non dire mai più queste cose e di passare alla sostanza. A Kloten, 25 anni fa, le ferrovie federali hanno costruito una stazione sotto l'aeroporto. Per la stima che le porto e l'amicizia, la invito a dire qualcosa di diverso quando vuole dire qualcosa di serio sul nostro sistema trasportistico.

Chiudo con la questione della variante di Valico che ha ricordato il collega Scibona. Signor Ministro, ho presentato un'interrogazione a lei e al ministro dell'ambiente Galletti e vorrei riproporre la domanda: quando pensa di inaugurare la Variante di Valico? Per quanto ne so io – lo sto dicendo da tecnico e non da politico – in quelle gallerie ci metterete solo il formaggio a stagionare, perché non le aprirete mai. Siamo davanti ad un'opera che non è collaudabile e che sta cadendo: anche i giornali negli ultimi giorni hanno dato grande enfasi a questo problema, perché è un grossissimo problema. È un'opera preventivata 420 milioni di euro, che ha

560 milioni di euro solo di riserve: una follia che solo in un Paese come il nostro può avere luogo.

Non ho dubbio che risponderà in maniera celere alla mia interrogazione e agli altri atti che seguiranno (probabilmente anche in Aula). Oggi chiedo ufficialmente al presidente Matteoli che la Commissione convochi nel più breve tempo possibile l'architetto Mauro Coletta, che è il Commissario straordinario per la Variante di Valico ed è anche il direttore della Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per chiedergli conto di questa situazione. Dovrebbe farlo anche lei, signor Ministro, e non ho dubbio che si attiverà subito in tal senso.

Signor Presidente, condivido la richiesta avanzata dai colleghi del Movimento 5 Stelle, in particolare dal senatore Scibona, che la Commissione vada sul posto a verificare questa situazione gravissima, perché siamo stufi del fatto che si continui in questo Paese ad omologare, nello stesso sistema che non funziona, la parte di politica che funziona con quella che non funziona. Qualcuno dovrà rispondere, chiunque esso sia, di una situazione gravissima: un'opera strategica e fondamentale per il Paese, che collega il Nord e il Sud del Paese, che non riusciremo ad aprire (qui la secessione la state facendo voi, con le opere).

Le risposte quali saranno? Le attendiamo, ma nel breve tempo: questa è la politica delle risposte, signor Ministro; politica che peraltro l'ha sempre contraddistinta; abbiamo anche condiviso assieme un percorso politico. Lei ha prima parlato del 1° gennaio 2015: guardi che il 1° gennaio 2015 saremo già in campagna elettorale. Non si preoccupi di quello che dovrà fare, perché saremo in campagna elettorale. Poi si vedrà da che parte politica. Comunque questa è una situazione veramente preoccupante.

ROSSI Maurizio (PI). Signor Presidente, signor Ministro, le dico direttamente quali sono i punti del mio intervento: ci interessa moltissimo capire come intende realizzare la riforma della legislazione portuale. Noi ci siamo lavorando, lei ci sta lavorando e il PD forse troverà un accordo: pare che la settimana prossima si terrà un incontro. Se dobbiamo andare avanti, vogliamo capire in che modo pensa di diminuire le autorità portuali. Pensa di perseguire la strada dei porti di livello strategico, inserendo nel *core network* anche il porto di Civitavecchia? Qual è la sua idea?

Sul tema degli aeroporti non ho nulla da dire, ma poiché sostiene che bisogna creare una sinergia tra le varie reti, ritengo che alcuni grandi porti, come quello di Genova, pur essendo porti nazionali, abbiano bisogno di un'attenzione particolare se vogliamo davvero creare un'intermodalità tra aeroporti, porti e strade.

Per quanto riguarda la ferrovie in Liguria e la tratta Genova-Ventimiglia, lei ha preso degli impegni quando è venuto ad Andora dopo la frana. Per sei mesi le ho parlato del problema di Andora ma lei non capiva quanto fosse importante; purtroppo siamo arrivati al deragliamenti del treno e da quel momento ha capito che non si trattava di un collegamento

di trasporto pubblico locale, come in altre aree di monorotaia, ma di un collegamento tra Italia e Francia. A questo punto ha preso degli impegni, il primo dei quali è andare avanti con i lavori di adeguamento su questa tratta. Vorrei sapere a che punto sono. Il secondo impegno è partire, già con un primo lotto (ha parlato di 250 milioni di euro), con l'ultima tratta che finalmente porterebbe al raddoppio della ferrovia. Vorrei sapere se sarà possibile rispettare i tempi e a che punto sono i lavori.

Per quanto riguarda invece il Terzo Valico, non vorrei che arrivasse di nuovo a sostenere che bisogna togliere i soldi a quest'opera. Purtroppo siamo di fronte ad una problematica concreta e in Liguria, per così dire, stanno dormendo: vi sono circa 6 milioni di metri cubi di materiale di risulta (il cosiddetto smarino) da portare via. Dalla parte piemontese pare che ci siano già dei siti efficienti e validi dove poterlo riversare, mentre in Liguria, a oggi, pare vi siano solo 250.000 metri cubi disponibili come sito effettivo dove trasportare tale materiale. Gli altri sono sulla carta, ma non sono autorizzati e presentano grosse problematiche. Si può collegare tale questione con il problema del ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri, che è l'altra opera che non parte. Bisogna capire effettivamente come si possa portare avanti questo sistema.

Per quanto concerne infine le procedure di avvio dei lavori per l'opera autostradale della Gronda di Genova, inizio a pensare che Società Autostrade e Comune di Genova abbiano voglia di giocare e che Società Autostrade abbia tutto l'interesse a tenere una cifra che si aggira intorno ai 5 miliardi di euro, o quanti sono, in cassaforte. Adesso è stata sollevata un'altra problematica, su cui lei dovrebbe intervenire, assieme al nuovo Ministro dell'ambiente, ossia la valutazione di impatto ambientale. C'è chi ha fatto troppe prescrizioni e quindi non capiscono quale sia una e quale sia l'altra e praticamente l'opera si è ribloccata. A tal proposito, va fatta chiarezza anche da parte sua.

Poi c'è un ultimo tema di importanza minore (di cui le parlerò magari in altra sede), che è il divieto di circolazione di derrate alimentari deperibili nei territori, che non riguarda solo la Liguria, ma penso tutto il territorio nazionale, essendo un problema effettivo che coinvolge le località turistiche e che bisogna assolutamente risolvere.

CERVELLINI (*Misto-SEL*). Essendo il tema già oggetto di interrogazione, che non ha avuto ancora risposta, propongo un *focus* in Commissione sulla vicenda del potenziamento dell'Autostrada Aurelia, con tutte le criticità che abbiamo evidenziato e la necessità, appunto, di fare luce su tale situazione, non solo in Commissione ma anche con il Ministro, le popolazioni e gli enti locali.

RANUCCI (*PD*). Vorrei un chiarimento da parte del Ministro rispetto ad una questione emersa di recente: il problema delle strisce blu e dei finti *autovelox*. È un problema contingente, ma vorrei per capire quale sia la situazione giuridica attuale.

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Risponderò subito sia sul tema dei finti *autovelox* che sul problema delle strisce blu. Il Ministero è intervenuto e lo ha fatto con molta chiarezza, anche perché le norme sono chiare. Il principio basilare è che i cittadini devono rispettare le norme di legge, ma anche gli amministratori devono fare lo stesso. Per quanto riguarda i finti *autovelox* questi non possono essere acquistati dai Comuni e installati sulle strade, perché non è previsto dal codice della strada. La limitazione alla velocità deve essere indicata dalla segnaletica, peraltro nel rispetto della normativa europea che ne disciplina dimensioni, colore e altre caratteristiche. Ne deriva che quei Comuni che stanno utilizzando finti *autovelox* se ne assumono tutta la responsabilità, anche perché comprano un qualcosa che non potrebbero minimamente utilizzare. Se poi vogliono installare *autovelox* autorizzati sono ovviamente liberi di farlo.

Per quanto riguarda invece le soste nelle aree a pagamento, delimitate dalle strisce blu, il capo di gabinetto del Ministero ha scritto una lettera al presidente dell'ANCI Fassino, in maniera che sia molto chiara a tutti i Comuni la posizione del Ministero e ciascuno possa assumersi le proprie responsabilità.

È – appunto – di sosta a pagamento che stiamo parlando e, quindi, di un contratto che viene stipulato tra il cittadino e l'ente per sostare a pagamento in un luogo, per un determinato lasso di tempo e con determinate tariffe. La posizione, sia del Ministero dell'interno che del Ministero delle infrastrutture, è comune. L'interpretazione degli uffici amministrativi è molto chiara: chi non ha pagato il biglietto ovviamente contravviene ad un contratto e, quindi, deve pagare le penali previste dal contratto, tanto che – come sapete – sulla sosta a pagamento le multe possono essere erogate non solo dai vigili ma anche da ausiliari del traffico, proprio perché si ricade in questa fattispecie. Nel momento in cui, invece, un cittadino ha pagato per la sosta e viene riscontrato un ritardo nella rimozione della vettura di un quarto d'ora, 20 o 30 minuti, la sanzione non può essere erogata. Mi dispiace per i Comuni, ma la questione è molto chiara: non può essere erogata la multa per sosta senza pagamento, ma deve essere chiesta – o eventualmente prevista in altro modo – la corresponsione della differenza. È molto semplice: l'ausiliario vede arrivare il proprietario della vettura e, in base al ritardo, gli chiede la relativa cifra. Se eventualmente il regolamento prevedesse che, in questi casi, la sosta costa due euro anziché uno, ci si adeguerebbe.

Il presidente dell'ANCI ha scritto una lettera al Ministro dell'interno e al Ministro delle infrastrutture per un incontro urgente su questo tema. Con il ministro Alfano stiamo cercando di finalizzare questo incontro – penso addirittura domani stesso – con il presidente dell'ANCI per ribadire questa posizione: o si cambiano le norme (ma la mia posizione personale, per essere chiaro, è di non cambiarle), oppure i Comuni si adeguano. Se il tema, invece, è quello di cui abbiamo discusso tante volte, cioè che in questi anni le multe sono diventate uno strumento di tassazione ulteriore per i cittadini, non sono assolutamente d'accordo. Questo non è lo scopo

delle multe, come previsto anche dal codice della strada. Mi dispiace per coloro che costruiscono i bilanci su questo. Spero condividiate la posizione e vi ringrazio per l'attenzione.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Lupi per la sua disponibilità.

In considerazione dell'imminente inizio dei lavori dell'Assemblea, rinvio il seguito della procedura informativa in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,05.

