



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 15

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI MAURIZIO LUPI SUL PIANO NAZIONALE
AEROPORTI E SUI LAVORI DELL'AUTOSTRADA
LIVORNO-CIVITAVECCHIA

86^a seduta: giovedì 19 giugno 2014

Presidenza del presidente MATTEOLI

I N D I C E**Comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Maurizio Lupi sul piano nazionale aeroporti e sui lavori
dell'autostrada Livorno-Civitavecchia**

PRESIDENTE	Pag. 3, 10, 16 e <i>passim</i>
CERVellini (<i>Misto-SEL</i>)	18
CROSIO (<i>LN-Aut</i>)	10
FILIPPI (<i>PD</i>)	16, 17
LUPI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti	3, 5, 10 e <i>passim</i>
ESPOSITO Stefano (<i>PD</i>)	12
PAGNONCELLI (<i>FI-PdL XVII</i>)	14
RANUCCI (<i>PD</i>)	11
* SONEGO (<i>PD</i>)	5, 15, 16

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-Italia Lavori in Corso: Misto-ILC; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

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

I lavori hanno inizio alle ore 14,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Maurizio Lupi sul piano nazionale aeroporti e sui lavori dell'autostrada Livorno-Civitavecchia

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, sul piano nazionale aeroporti e sui lavori dell'autostrada Livorno-Civitavecchia.

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.

Cedo quindi la parola al ministro Lupi, che ringrazio per la sua disponibilità a partecipare ai nostri lavori.

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Buon pomeriggio a tutti. Ringrazio il Presidente e i membri della Commissione per aver indetto un'audizione su due temi che ritengo assolutamente importanti, come il piano nazionale degli aeroporti e un aggiornamento sui lavori della SAT, la Società Autostrada Tirrenica, per la Livorno-Civitavecchia.

Per quanto riguarda il piano nazionale aeroporti e il suo stato di avanzamento vi era stata una prima iniziativa, durante il governo Letta, con la presentazione di una bozza preliminare al Consiglio dei ministri che rappresentava la sintesi di tutto il lavoro svolto nei mesi precedenti, in sede di confronto con le Regioni, proprio rispetto all'obiettivo di dotarsi finalmente di un piano che non fosse solo un atto di indirizzo ma divenisse, attraverso l'iniziativa del Governo e un decreto del Presidente della Repubblica, un vero e proprio atto normativo vincolante rispetto alla strategia da adottare. Questo per giungere finalmente all'individuazione di un piano organico che permettesse di rimettere al centro del sistema trasportistico italiano, come uno degli *asset* fondamentali, il sistema aeroportuale (e con esso il trasporto aereo).

Avendo concluso l'elaborazione di tutti gli allegati che faranno parte del piano nazionale degli aeroporti, ho chiesto che questo fosse messo all'ordine del giorno del Consiglio dei ministri, affinché si possa procedere

all'adozione di un decreto del Presidente della Repubblica in materia. La procedura è molto chiara. Lo schema di decreto del Presidente della Repubblica (che comprende i punti essenziali che poi vi illustrerò) verrà licenziato da parte del Consiglio dei ministri: una volta emanato dal Presidente della Repubblica e firmato dal Presidente del Consiglio e dal Ministro delle infrastrutture avverrà il passaggio formale nella Conferenza Stato-Regioni e nella Conferenza Stato-Città (si è giustamente chiesto che siano coinvolte nell'espressione del parere anche queste ultime posto che gli aeroporti si innestano sul tessuto territoriale non solo locale, ma di area più vasta). Dopo l'acquisizione di tali pareri è prevista l'acquisizione di un parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti (quindi avrà luogo in questa sede un passaggio formale, con documentazione che oggi non posso depositare semplicemente perché quello adottato dal Consiglio dei ministri non è ancora un atto formale). Stiamo valutando con il Ministero dell'ambiente se e come sottoporre il piano nazionale degli aeroporti alla valutazione ambientale strategica (VAS), anche se il piano non comprende – come vedrete – l'insediamento di nuovi aeroporti. Quindi la procedura certamente sarà più semplice, ma stiamo prendendo in considerazione questa eventualità anche in funzione della normativa dell'Unione europea. Infine, è previsto il ritorno del piano in sede di Consiglio dei ministri per l'approvazione del testo del decreto da trasmettere al Presidente della Repubblica. Ho illustrato il percorso formale della bozza di piano, in modo che tutti conoscano, oltre alle caratteristiche dello strumento, anche lo stato dell'arte.

Qual è il contenuto del piano nazionale degli aeroporti e quale ne è l'obiettivo? Come sapete, il codice della navigazione prevede l'individuazione di aeroporti d'interesse nazionale che devono avere determinate caratteristiche. Tale previsione permette di attivare finanziamenti diretti da parte dello Stato per alcune funzioni. Ovviamente non andremo a modificare questa classificazione che era compresa nell'atto di indirizzo del precedente ministro Passera (altrimenti dovremmo prevedere un altro strumento normativo); abbiamo però ritenuto indispensabile – ed è questa la novità – ribaltarne la logica individuando dieci bacini di traffico che per vocazione riteniamo fondamentali nel nostro Paese. Quindi, abbiamo diviso il Paese in dieci bacini di traffico omogeneo, all'interno dei quali si insediano sia gli aeroporti di interesse nazionale sia gli aeroporti che abbiamo definito d'interesse strategico, ovvero scali che svolgono un ruolo centrale per la politica del Governo e per la razionalizzazione del piano. Ciò non implica il declassamento degli altri aeroporti, comunque identificati come d'interesse nazionale, ma porta finalmente in evidenza il tema della politica strategica che ruota intorno ad un bacino di traffico e della necessità di fare sistema rispetto a quel bacino e agli scali individuati come d'interesse nazionale.

A ciò bisogna aggiungere che in quel determinato bacino, sia rispetto agli aeroporti d'interesse nazionale, sia rispetto agli aeroporti d'interesse strategico, il piano stabilirà quali investimenti dovranno fare Stato e Regioni in termini di infrastrutturazione del territorio e di collegamento tra

sistemi integrati. Parlo dei collegamenti all'interno del bacino ove sono insediati gli aeroporti di interesse nazionale e di interesse strategico, del potenziamento delle reti infrastrutturali, del collegamento tra gli scali presenti in quel bacino secondo le specifiche vocazioni di ogni aeroporto, con investimenti e risorse che a ciò devono essere destinati nella programmazione dei dieci anni successivi, affinché la rete diventi finalmente efficiente: quindi, integrazione tra gli aeroporti compresi all'interno del bacino, valorizzazione delle vocazioni specifiche ed individuazione di alcuni di questi aeroporti come strategici.

SONEGO (PD). Quali sono questi aeroporti?

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ho spiegato il criterio, senatore Sonigo, perché come sempre si parte dal metodo e poi si valuta se rispetto a quest'ultimo e rispetto agli obiettivi indicati la proposta del piano nazionale sia coerente, possa essere migliorata o se invece sia sbagliata.

I bacini di traffico individuati sono dieci: Nord-Ovest, Nord-Est, Centro-Nord, Centro Italia, Campania, Mediterraneo-Adriatico, Calabria, Sicilia orientale, Sicilia occidentale e Sardegna. È evidente come ciascuno di questi bacini, determinato in base ad alcuni criteri tecnici quali il numero dei passeggeri, le vocazioni del territorio, le distanze tra aeroporti, presenta vocazioni ed esigenze diverse. È evidente che il bacino del Nord-Ovest ha una vocazione in termini di numero di passeggeri, di accessibilità, di competitività rispetto al sistema Paese e al sistema della concorrenza internazionale e mondiale totalmente diversa dal bacino della Sardegna perché lì abbiamo problemi di continuità territoriale e punti, sempre strategici e fondamentali, con sensibilità sia di tipo economico sia di tipo strategico diverse.

In ogni bacino di traffico abbiamo individuato gli aeroporti strategici e gli aeroporti di interesse nazionale, che sono quelli che ruotano attorno al sistema. Nel Nord-Ovest l'aeroporto strategico è Milano Malpensa (nessuno tra i soggetti istituzionali che abbiamo incontrato ha fatto obiezione su questo; semmai l'obiezione posta è che non c'è correlazione, visione strategica comune o politiche comuni, ma questo è esattamente l'obiettivo del nuovo piano nazionale degli aeroporti), mentre gli aeroporti di interesse nazionale sono Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia e Cuneo. Questi devono iniziare a fare sistema e in questo caso ruotano attorno al grande aeroporto internazionale di Malpensa. Gli scali di interesse nazionale, secondo il codice della navigazione, sono considerati tali qualora soddisfino due condizioni: innanzitutto devono essere in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una specializzazione e una vocazione riconoscibile, funzionale al sistema aeroportuale del bacino che il piano intende incentivare; in secondo luogo, devono essere in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale. Se un aeroporto è di interesse nazionale perché ha determinate

caratteristiche, allora deve presentare un piano industriale in cui si indica come la vocazione dell'aeroporto si integra nel sistema, in quanto tempo il pareggio è raggiunto e come è attuato. Se alla fine dei tre anni del piano industriale i punti non sono stati rispettati verrà rimessa in discussione la possibilità di essere un aeroporto di interesse nazionale, anche perché vengono impiegate delle risorse pubbliche. Non entro nel merito di chi debba gestire perché tale aspetto appartiene al territorio, al mercato e alle istituzioni; non rientra nel piano nazionale degli aeroporti. Abbiamo aeroporti privati, aeroporti con proprietà mista pubblico-privata e aeroporti interamente posseduti dal pubblico.

Per quanto riguarda il bacino del Nord-Est, l'aeroporto strategico è quello di Venezia e gli aeroporti di interesse nazionale sono Verona, Treviso e Trieste. Per quanto riguarda il Centro-Nord abbiamo individuato due aeroporti di interesse strategico ad una condizione, senza il raggiungimento della quale sarà uno solo. Il primo aeroporto è quello di Bologna per vocazione e per ruolo strategico. Nell'area del Centro-Nord abbiamo anche una conformazione del territorio particolare e una vocazione altrettanto particolare. Qualora gli aeroporti di Pisa e Firenze si unissero e facessero sistema, come era stato proposto in sede di dibattito e di confronto istituzionale con le Regioni, verrebbero considerati insieme aeroporto strategico di quell'area, però si deve realizzare la gestione unica. Penso sia evidente a tutti la ragione per cui questo deve accadere. Bisogna superare le rivalità territoriali tra Pisa e Firenze e cominciare a ragionare sulle prospettive strategiche. Nell'area del Centro-Nord gli aeroporti di interesse nazionale sono Rimini, Parma e Ancona. Nel Centro ovviamente l'aeroporto strategico è Roma Fiumicino e gli aeroporti di interesse nazionale sono Ciampino, Perugia e Pescara. Per l'area della Campania l'aeroporto strategico è Napoli e l'aeroporto di interesse nazionale è Salerno. Nell'area Mediterraneo-Adriatico l'aeroporto strategico è Bari e gli aeroporti di interesse nazionale Brindisi e Taranto, che sono già integrati come sistema. La Calabria ha Lamezia Terme come aeroporto strategico e Reggio Calabria e Crotona come aeroporti di interesse nazionale. La Sicilia orientale ha Catania come aeroporto strategico e Comiso come aeroporto di interesse nazionale. La Sicilia occidentale vede Palermo come aeroporto strategico; Trapani, Pantelleria e Lampedusa come aeroporti di interesse nazionale. La Sardegna ha Cagliari come aeroporto strategico e Olbia e Alghero come aeroporti di interesse nazionale. Già dall'elenco si nota come un altro criterio per gli aeroporti di interesse nazionale è quello della garanzia della continuità territoriale, al fine di tenere conto di particolari esigenze di collegamento legate alla conformazione geografica del territorio e alla sua dotazione infrastrutturale. Ci sono aeroporti che teoricamente o in base ai numeri, non potrebbero rientrare tra gli aeroporti di interesse nazionale, ma per la carenza infrastrutturale – pertanto questo *status* sarà riconosciuto finché non verrà fornita un'alternativa infrastrutturale – e per la conformità del territorio sono stati considerati comunque di interesse nazionale. Pensate alle isole di Pantelleria e Lampedusa: è evidente che si tratta di scali di interesse nazionale perché è interesse nazionale colle-

gare tutte le parti del territorio con una rete di trasporto strategica. I criteri usati sono quelli citati prima e devono per forza tenere conto della conformazione del territorio. La stessa cosa vale per Crotona. Ci sono pezzi del territorio che non hanno una dotazione infrastrutturale adeguata e l'aeroporto, in quel caso, svolge una funzione di collegamento di quel territorio poiché in questo momento rimane potenzialmente l'unica opzione per essere collegati con il Paese e con l'Europa.

Valgono in ogni caso i criteri prima elencati per tutti questi aeroporti, compreso quello di cui al punto *b*), per cui bisogna testimoniare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche tendenziale, e gli adeguati indici di solvibilità patrimoniale. Il piano avrà una sede di revisione triennale, in modo che si possano verificare gli obiettivi raggiunti e si possa fare un controllo, come è giusto che sia, anche delle condizioni. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si impegna a lavorare, in accordo con il sistema regionale, per l'individuazione delle reti di collegamento con questo sistema.

Il primo punto (lo troverete indicato in maniera molto esplicita e chiara, dal momento che questo è il cuore del provvedimento) riguarda i collegamenti che dovranno assicurare l'accessibilità dei tre aeroporti intercontinentali (Roma, Milano e Venezia). Questa accessibilità deve essere assicurata sia da un punto di vista viario che da un punto di vista ferroviario e, in particolare su questi tre aeroporti principali, con alta velocità-alta capacità. Si tratta di un obiettivo vincolante che sarà inserito nel nostro piano nazionale degli aeroporti e che già è stato trasmesso a RFI, affinché presenti al Ministero un piano di fattibilità e i costi ad esso relativi. Non intendiamo che deve esserci un collegamento veloce metropolitano tra l'aeroporto e la città, ma che deve esserci una alta velocità passante in questi tre aeroporti; è l'unica possibilità (che finalmente avremo) di fare sistema integrato, ma anche di essere competitivi rispetto allo sviluppo dei nostri tre aeroporti intercontinentali, cioè il lungo raggio. Per questo motivo le vocazioni degli altri aeroporti sono diverse: la forza di un sistema Paese è quella di tornare ad essere competitivi nel mondo. Pensando all'area del Nord-Ovest, è evidente che l'alta velocità passante nell'aeroporto di Malpensa dà l'opportunità di integrare veramente, con vocazioni diverse, tutti gli aeroporti, con un'offerta di lungo raggio che diventa competitiva anche rispetto agli altri Paesi che ci fanno concorrenza, evitando così la migrazione verso altri aeroporti per compiere i voli di lungo raggio.

È evidente che nel contesto di questo piano degli aeroporti si situa anche l'evoluzione della trattativa tra Alitalia ed Etihad (e se ci saranno domande al riguardo risponderò). Infatti un piano così strategico (sistema aeroportuale, rilancio infrastrutturale, sistema integrato), per un Paese che vuole realizzare un grande progetto industriale e essere un grande Paese industriale, può tenere solo se esiste una compagnia di bandiera forte, in grado di reggere questa sfida sul lungo raggio intercontinentale e nel mondo. Questo diventa un elemento fondamentale del processo.

Per quanto riguarda la questione dell'autostrada tirrenica Livorno-Civitavecchia, lascerò una nota aggiornata sull'avanzamento dell'attività, con elementi puntuali, perché ritengo che per la Commissione sia utile avere questi documenti. L'informativa che mi avete chiesto (ma sono disposto a chiarire ulteriormente, se ho capito male l'obiettivo) non riguarda solo lo stato di avanzamento dei lavori (nell'allegato che lascio agli atti della Commissione troverete puntualmente riportato lo stato delle opere), ma riguarda in particolare la nota che il 16 aprile scorso la Commissione europea ha inviato al Governo italiano sulla convenzione stipulata nel marzo 2009 tra Anas e la Società autostrada tirrenica. La Commissione europea ha sottolineato che tale convenzione non prevede quella riduzione di tre anni della proroga della concessione (dal 2046 al 2043) che, a detta della Commissione, era stata stabilita in fase di dialogo. E immagino che il Presidente della Commissione possa confermare quanto sto dicendo a tal riguardo. In particolare, la Commissione richiama la riduzione della proroga di tre anni e l'obbligo per la Società autostrada tirrenica (SAT) di affidare a terzi il 100 per cento dei lavori relativi alla realizzazione della tratta Rosignano-Civitavecchia. Il mancato rispetto di tale obbligo è confermato dal fatto che il 15 dicembre 2009 e il 30 marzo 2012 la SAT ha affidato direttamente a imprese controllate due appalti di lavoro di importo pari a 34,7 milioni e 117,3 milioni di euro.

Queste sono le due osservazioni che la Commissione europea ha fatto nella sua lettera del 16 aprile. L'altro ieri si è svolto un incontro a Bruxelles tra i funzionari della Commissione mercato interno e i nostri funzionari, proprio per fornire tutti i dettagli di risposta riguardo a tali notazioni. L'Europa afferma che questi due impegni erano quelli che la Repubblica italiana aveva assunto nel 2009. Le osservazioni che noi abbiamo iniziato a presentare, aprendosi ovviamente un dialogo e un confronto tra i Commissari dell'Unione europea e il Governo italiano, sono le seguenti. In primo luogo, la convenzione del 2009 è stata approvata *ope legis*. È stata cioè approvata con una legge dello Stato italiano (la legge finanziaria 2010, n. 191 del 23 dicembre 2009) che recepiva le prescrizioni dettate dal CIPE con la delibera n. 78 del 2010. E poiché tutte le leggi devono essere conformi al dettato dell'Unione europea, non essendovi stata nessuna contestazione da parte dell'Unione europea all'epoca, sembra quantomeno anomalo che la Commissione europea faccia un'osservazione *a posteriori*, dopo cinque anni, sostenendo che quella legge (perché la convenzione è stata appunto approvata con una legge) non rispettava la normativa europea. Questa ci sembra una osservazione puntuale. Poi si può entrare nel merito, perché quello riguardante i lavori *in house* e i lavori affidati al 100 per cento è un grande tema. Nella revisione del codice degli appalti stiamo affrontando esattamente questo aspetto, tuttavia dobbiamo ragionare sulla convenzione nel rispetto delle leggi allora vigenti e non in base alle modifiche che vogliamo apportare oggi.

Il secondo elemento che abbiamo comunicato è che il costo dell'opera si è ridotto dai circa 3 miliardi e mezzo del progetto preliminare

ai 2 miliardi di euro del progetto definitivo. E anche questa riduzione è stata approvata dal CIPE nel 2012.

Altro elemento importante è l'azzeramento del valore di subentro. Mentre prima c'era un valore di subentro di 3,8 miliardi, una volta ridotto il costo a 2 miliardi di euro, il valore di subentro è pari a zero. Ovviamente, per l'economicità e per il *closing* finanziario del progetto, questi sono elementi non indifferenti. Si è ridotto il costo e, contemporaneamente, si è azzerato il valore di subentro.

Il terzo elemento che abbiamo fornito nel dibattito preliminare (poi, nell'ambito del confronto tra i funzionari italiani e quelli europei, bisognerà entrare nel merito) è che, anche su sollecitazione del CIPE, si era ritenuto di chiedere alla SAT di accelerare la realizzazione di un primo lotto, precisamente quello della tratta Civitavecchia-Tarquinia, proprio per la problematicità di tale tratta, che presenta particolari difficoltà tecniche. Parallelamente il Governo ha dato oggi la propria disponibilità, visto che sono passati sette anni e alla luce della situazione complessiva, ad accogliere la proposta di ridurre la durata della concessione di tre anni (dal 2046 al 2043) e di affidare a terzi, a partire dai 127 milioni di euro del lotto 5A, il completamento della tratta, con l'esperimento di una gara comunitaria. I lavori sono già in corso, quindi non possiamo togliere l'appalto nei tratti in corso di realizzazione, posto che la necessità è di non bloccare questi lavori; il Governo si impegna pertanto a garantire che l'ulteriore lotto sarà integralmente affidato a terzi – come riteniamo sia giusto – con una procedura di gara comunitaria. Tenete conto che, ad oggi, le previsioni sono quelle di un 60 per cento di lavori dati ad esterni e di un 40 per cento fatti *in house*.

Infine, vorrei segnalarvi che recentemente è stato firmato un accordo di programma quadro presso la Presidenza del Consiglio per la riqualificazione e la riconversione del polo industriale di Piombino. Il Governo, nella sua interezza, in quella sede ha assunto l'impegno ad assicurare il completamento dell'autostrada tirrenica anche attraverso l'eventuale assegnazione di risorse pubbliche. Una preconditione che era stata posta all'interno di quell'accordo di programma, fortemente e comprensibilmente voluta dalla Regione Toscana proprio come elemento di riqualificazione dell'area industriale di Piombino, prevede che le infrastrutture siano adeguate alla reindustrializzazione del territorio. Quindi c'è un impegno, assunto in sede di accordo di programma da parte del Governo e della Presidenza del Consiglio, a individuare le eventuali assegnazioni di risorse pubbliche per permettere l'effettivo *closing* finanziario e la certezza della realizzazione di tutti i tratti previsti della concessione. Questo impegno è stato già rispettato dal Governo su altre tratte con il primo «decreto del fare»: pensate alla Tangenziale Est esterna milanese (TEM) o alla Pedemontana veneta; là dove sono cambiate le condizioni e si ritenevano strategici e fondamentali quei tratti di realizzazione di strade e di infrastrutture, il Parlamento e il Governo sono intervenuti con una quota di contributo pubblico, a garanzia però che l'opera si realizzasse.

Spero di essere stato più puntuale in questa sede rispetto alle informative molto brevi che solitamente si rilasciano in Parlamento in risposta alle interrogazioni. Vorrei comunque consegnare al Presidente e agli atti della Commissione anche un documento dettagliato sullo stato di avanzamento della Livorno-Civitavecchia.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Lupi per la sua ampia relazione e lascio la parola ai senatori che vogliono porre dei quesiti.

CROSIO (*LN-Aut*). Signor Ministro, rispetto alla scorsa audizione, durante la quale abbiamo avuto occasione di parlare con lei di trasporto aereo e aeroporti in generale, confidavo sul fatto che oggi ci potesse rappresentare lo stato dell'arte con il risultato di aver fatto un passo avanti. Ritengo invece che abbiamo fatto due passi indietro e che le mie perplessità siano purtroppo molto fondate.

Il nostro sistema di trasporto aereo e la compagnia di bandiera sono in uno stato di sofferenza che non devo certo descrivere a lei, signor Ministro, ma non si tratta solo di sofferenza, c'è anche una grossa incertezza. E non mi riferisco alle agenzie che abbiamo letto tra ieri sera e stamattina, che possono lasciare il tempo che trovano. Le chiediamo solo un favore: non arredi gli aerei con le poltrone della Frau: ne facciamo a meno. Lei ha capito la mia battuta.

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Però sono comode!

CROSIO (*LN-Aut*). Sono molto comode, ma lasciamo stare Montezemolo e il suo giocattolo. Battute a parte, il fatto che mi lascia molto perplesso – come avevo già esternato nella precedente occasione – è che quello che lei ci rappresenta come il piano nazionale degli aeroporti è la classica foglia di fico su un sistema che non funziona. Mi spiego meglio: ammesso che si faccia il matrimonio (secondo una recentissima agenzia lei auspica che si faccia) tra Etihad, il nostro Paese e chi ci sarà...

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Lei lo condivide?

CROSIO (*LN-Aut*). Io potrei anche dividerlo, signor Ministro, se lei non ci avesse rappresentato oggi quello che intende fare, che è esattamente il contrario di quello che bisognerebbe fare.

Credo, signor Ministro, che non dobbiamo classificare i nostri aeroporti con un sistema così sommario, quando non sappiamo cosa farà il nuovo «padrone», perché Etihad elaborerà un piano industriale che sarà determinante per il nostro sistema trasportistico e i nostri aeroporti. A meno che lei non mi garantisca che avrà la forza di imporre a Etihad e a tutta la banda che gli sta dietro che il nostro piano aeroporti avrà la priorità sul loro piano industriale: ma noi non ci crediamo. Non ci crediamo, signor Ministro, perché è impossibile ed è irrealizzabile. Infatti, gli amici di Etihad non ci hanno ancora detto, nel caso in cui un passeggero vorrà

partire dal nostro Paese e andare, ad esempio, negli Stati Uniti, se sarà finalmente applicata la cosiddetta «quinta libertà» nel trasporto aereo (per cui parto da Fiumicino o da Malpensa o da dove vuole lei e vado a Boston o a New York direttamente), o se invece (ed è quello che faranno) utilizzeranno il nostro territorio e i nostri aeroporti come terra di conquista per i loro affari, che probabilmente non andranno a collimare con gli interessi del nostro Paese.

A nostro avviso la prima cosa da chiarire in questo matrimonio dovrebbe essere il piano industriale. Che cosa vuole il nuovo «padrone»? Scusate se uso il termine «padrone», ma a questo punto è lecito, visti anche i rapporti che si stanno configurando con i sindacati. È difficile per me che sono leghista fare il difensore dei sindacati, ma lo faccio volentieri in questo caso: non mi riferisco alla trattativa di Alitalia del 2008 (parlavano in un'altra maniera nel 2008 e forse può confermarlo anche l'ex ministro Matteoli). Ripeto, quello che ci lascia sconcertati è che lei ci presenti in questo momento un piano nazionale degli aeroporti che è una foglia di fico, quando ancora non sappiamo quale sarà il piano industriale.

Tra l'altro, signor Ministro, le parlo da lombardo a lombardo, io non ho ancora capito quale sarà l'aeroporto «cannibale»: se sarà Malpensa o Linate. L'ovvietà che lei viene qui a dirci, ovvero che tutto il sistema trasportistico, soprattutto quello del ferro, deve essere parte integrante del sistema aeroportuale, è probabilmente la prima cosa che si insegna agli studenti. È ovvio e probabilmente gli amici di Etihad hanno già fatto questa richiesta (e forse non solo loro).

Signor Ministro, vogliamo cercare di essere propositivi, ma non abbiamo gli elementi per giudicare in questo momento con serenità quale sarà il futuro del nostro sistema aeroportuale, che ci appare preoccupante, ma a questo punto anche molto incerto. Anche perché, mi permetta la battuta: su questa partita – glielo dico da amico – la vedo un po' solo e forse sarebbe necessario un atteggiamento del Governo e del Primo Ministro un po' più incisivo, intraprendente e risolutivo. Non vi è una mancanza di fiducia nelle capacità della sua persona, ma un simile approccio servirebbe a far vedere a tutto il Paese che quella è la strada che volete intraprendere e che avete la determinazione e la forza di percorrerla. In questo momento noi crediamo esattamente il contrario.

RANUCCI (PD). Signor Ministro, partire dalle necessità per arrivare alla determinazione degli aeroporti strategici e di quelli di interesse nazionale credo sia un approccio giusto perché ogni territorio ha le sue esigenze, i suoi flussi e passeggeri e anche le sue difficoltà, come lei ha detto, per essere raggiunto. Credo che vada bene partire da un piano che individui le prerogative di ogni aeroporto.

Le pongo delle domande abbastanza semplici. Lei ha detto che ci sono due condizioni affinché gli aeroporti rimangano di interesse nazionale: la prima è un ruolo definito, ma mi chiedo se questo riguardi il numero di passeggeri e l'*appeal* sul territorio; l'altra è il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, il cui significato è chiaro. Vorrei capire

però se i due requisiti devono essere raggiunti entrambi o alternativamente.

Passo ora alla seconda domanda. Lei ha detto che ci sono aeroporti pubblici, aeroporti privati e aeroporti pubblico-privati. Pensa che il pubblico debba mantenere il suo ruolo negli aeroporti o che debba fare un passo indietro per affidarsi di più al privato o viceversa? Per quanto riguarda, come dice il collega Crosio, i «padroni» di Etihad, che debbono arrivare sul nostro territorio e prendere l'Italia, penso che sia un'occasione che non possiamo perdere. Al di là di Etihad, vi è un punto fondamentale che lei ha citato. Parlo della possibilità di accedere alla rete ferroviaria dell'alta velocità per gli aeroporti di Roma, Milano e Venezia. Ritengo che questo sia fondamentale per un piano strategico industriale: se ci sono delle tratte a lungo raggio e si arriva a Roma con l'aereo, la Capitale deve diventare un *hub* non solo aeroportuale, ma multifunzionale perché da lì si può prendere l'autostrada o il treno per andare a Napoli o Firenze o un altro aereo per altre località italiane. Penso che questo sia un investimento importante. È un investimento che farà capo a Ferrovie, al Ministero? Qual è la vostra visione? A tal proposito, lei ha parlato di collegamenti con alta velocità e alta capacità, ma non di collegamenti per le metropoli. Secondo me, questo è un punto su cui dovremmo fare una riflessione perché alcune città hanno determinate necessità: Roma sarà l'*hub* passeggeri del nostro Paese e penso che degli sforzi dovranno essere fatti per collegare Roma all'aeroporto e viceversa. In merito al numero dei passeggeri, vorrei capire se questo sarà uno dei termini di cui si terrà conto: se un aeroporto non ha un equilibrio economico-finanziario perché è fuori da un buon piano industriale, il bacino di utenza sarà una necessità che verrà presa comunque in considerazione? Lei ha parlato di Lampedusa e Pantelleria, è chiaro che qui parliamo solo di continuità territoriale, che è molto importante perché la funzione di detti aeroporti, al di là della popolazione di queste isole, è prettamente turistica e di alto contenuto economico.

Ministro, concludo ribadendo che credo che l'occasione Etihad non deve andare persa. Credo che non devono andare persi 2.500 posti di lavoro. Lo sforzo che il Governo dovrà fare in questo momento – penso che lei non sia solo perché ritengo che il Governo lavori su questo punto – sia quello di riuscire a trovare una soluzione, ovvero rilanciare Alitalia a livello internazionale senza sacrificare posti di lavoro.

ESPOSITO Stefano (PD). Signor Presidente, è davvero necessario leggere nel dettaglio il piano e spero che si possa averne la versione definitiva. Noi stiamo chiedendo da settimane se sono terminati i lavori e, nel rispetto delle procedure, sarebbe utile che la Commissione potesse venirne in possesso. Mi pare di capire che non è chiaro quando il Consiglio dei ministri affronterà l'argomento, ma è stata richiesta l'iscrizione all'ordine del giorno.

Non faccio troppe analisi, pur ringraziando il Ministro per la sintetica ma comprensibilissima relazione. Segnalo due aspetti. A me sembra diffi-

cile che il Paese possa individuare in Malpensa un aeroporto strategico quando Etihad, in assenza di piano industriale, ci ha spiegato che per loro l'aeroporto strategico su quel versante è Linate e che pensano di destinare Malpensa al traffico merci. È un tema importante e relevantissimo ma un po' in contraddizione. Dobbiamo augurarci che questo matrimonio si farà, nonostante i sacrifici cui darà luogo. Dobbiamo essere realisti: in assenza di un accordo il rischio è il fallimento e gli esuberi da 2.500 diventeranno 13.000. In seguito potremo anche interrogarci sul perché siamo arrivati a questo punto, ma adesso il problema è la realtà e non il passato.

Trovo singolare – lo dico con molto franchezza – che si possano immaginare due aeroporti strategici al Centro-Nord (Bologna e, nell'eventualità di una gestione comune, Firenze-Pisa) quando, proprio per ciò che lei diceva sulla necessità di un'integrazione tra aria, ferro e più marginalmente gomma, quelle due realtà sono a circa 30 minuti di distanza tra loro con l'alta velocità. Di cosa stiamo parlando sul serio? Mi sembra discutibile individuare due aeroporti strategici in Bologna e Firenze-Pisa, che sono collegati per via ferrata in 30 minuti, in un contesto dove sappiamo bene quali vocazioni sono consolidate. Prima si parlava della logica dei bacini e dell'individuazione delle funzioni – non voglio fare un intervento campanilistico, lo farò in seguito – e il Nord-Ovest non è un libro bianco, ha delle vocazioni: Orio al Serio si è costruito una vocazione; Brescia un po' meno. Dubito, inoltre, che gli aeroporti di Torino e Genova siano sullo stesso livello dell'aeroporto di Cuneo Levaldigi. Questa suddivisione perde credibilità se non si ragiona anche sulla collocazione geografica. O noi siamo in grado di facilitare, incentivare e accompagnare la fusione tra le diverse gestioni, oppure questo piano, con la premessa che facevo sull'aeroporto strategico del Nord-Ovest, rischia di essere, sulla carta, un progetto con una sua logica (ma questo potrò dirlo quando leggerò lo studio e tutto quanto è stato costruito intorno a questo piano) ma, di fatto, si lascia semplicemente che sia il mercato e il consolidato a definire la gerarchia tra gli aeroporti italiani.

Sia chiaro, questa può essere una scelta; io non difendo in alcun modo alcune scelte degli enti locali sulla gestione aeroportuale, a cominciare dall'aeroporto di Torino, tanto per essere chiari. Temo, però, che un territorio come quello che io rappresento, di fronte a una situazione come questa e alla necessità di avere un aeroporto con caratteristiche importanti, rischi sostanzialmente di diventare una periferia del sistema lombardo: un sistema più abile e indiscutibilmente più capace, ma noi abbiamo un problema di interesse generale di cui occuparci.

Delle due l'una: o predisponiamo un piano e abbiamo una ragionevole possibilità di incidere, con quel piano, rispetto a quanto avverrà o è meglio dirsi, con grande franchezza, che ciò che è consolidato è consolidato. E immagino che questo problema riguardi anche altri bacini. Se non chiariamo la vicenda Malpensa, temo che questo piano non starà in piedi perché viene meno uno dei cardini fondamentali. Mentre la situazione degli aeroporti di Venezia e Fiumicino mi è chiara, continuare a

parlare di Malpensa quando Etihad ha già detto di avere in mente un altro progetto rischia di far venire meno l'impianto già sul nascere.

PAGNONCELLI (*FI-PdL XVII*). Signor Ministro, sono d'accordo con lei sul sistema così come è stato strutturato, perché mi sembra che funzioni. Ho però l'impressione che lei abbia ben studiato il bacino del Nord-Ovest ma che man mano che si scende verso l'Italia meridionale il concetto di aggregazione e di progetto unitario venga meno.

Voglio dire che bisognerà non ripensare, ma dare a questi grandi aeroporti del Nord, che sono tra i primi tre in Italia in termini di volume di passeggeri, un valore decisamente diverso da quello che il piano prevede per gli altri bacini. Al Nord si individuano quattro bacini, che sui dieci del piano realizzano l'80 per cento del traffico aereo. Occorre capire esattamente cosa significa bacino, cosa significa aeroporto d'interesse strategico e capire quali sono le conseguenze di tale definizione. Se le conseguenze sono paritetiche, nello sviluppo di un aeroporto come Malpensa e di tutti gli aeroporti vicini rispetto allo sviluppo degli aeroporti di Palermo e di Catania, ritengo che siamo davvero ben lontani dall'aver un metro ponderato di valutazione. Io non conosco il progetto, ma mi auguro che i principi riguardanti l'individuazione dei vari bacini e delle strategie non siano gli stessi.

Innanzitutto, mi sarebbe piaciuto che per l'area di Malpensa, che è quella più interessata, potesse esserci un bacino aeroportuale di interesse non solo strategico ma anche internazionale. Se nel momento in cui andremo a individuare le infrastrutture dovremo dare una priorità è ovvio che la priorità ha un senso là dove vi è domanda. Innanzitutto, bisogna capire, in particolare su Malpensa, se si potrà consentire un transito internazionale per altre destinazioni (transito che oggi avviene con grande difficoltà).

Questa è una prima questione. Si parlava poi di raggiungimento dell'equilibrio finanziario, ma sono pochi gli aeroporti che in Italia raggiungono un equilibrio finanziario. Io provengo da Bergamo e ho dunque una certa conoscenza dell'aeroporto della mia città, che penso sia uno dei pochi in attivo ormai da più dieci anni. Nonostante sia interesse dell'aeroporto mantenere una certa mobilità tra le compagnie aeree e anche se si tratta di un aeroporto in attivo, non può certamente confrontarsi con altri scali dove, per mantenere operante una compagnia aerea o il traffico aereo, la pubblica amministrazione interviene con importanti finanziamenti *ad hoc*. Anche se non vi è esattamente una disparità di trattamento, il piano deve tenere in considerazione questi aspetti: se un aeroporto è in attivo grazie alle proprie risorse e può fare una politica di sviluppo utilizzando anche le proprie risorse; se un aeroporto non può attingere a risorse pubbliche, e questo crea un problema.

Signor Ministro, le faccio i miei complimenti perché finalmente si inizia ad intravedere un piano, ma ho l'impressione che, strada facendo, venga meno la congruità tra gli aeroporti del Nord e tutto il resto d'Italia. Per fare un esempio, ritengo che tra Genova e Brescia ci sia maggiore di-

sparità territoriale che tra Comiso e Catania. Non vorrei dire stupidaggini, ma ho l'impressione che tra Genova e Brescia ci siano delle differenze territoriali che vanno al di là di quelle di altre aree.

Le rinnovo comunque i miei complimenti perché il piano degli aeroporti del Nord e del Nord-Est va nella direzione giusta. Forse bisognerà puntualizzare qual è il ruolo di traino che questi aeroporti possono avere e, nella prospettiva degli investimenti che si faranno, qual è il ruolo di traino degli altri aeroporti.

SONEGO (PD). Innanzitutto, desidero esprimere l'appezzamento per il fatto che il Governo abbia deciso di fare un passo avanti, mettendo in moto un processo di programmazione per organizzare il trasporto aereo del nostro Paese.

In particolare, è apprezzabile il fatto che il Governo abbia voluto proporre al Parlamento, e anche alle Regioni, una gerarchia fra gli aeroporti, cosa non facile. Sottolineo che uno dei mali, forse il più grande, del nostro Paese (sempre parlando di politica del trasporto aereo) è proprio il fatto che siamo in presenza di una polverizzazione degli scali e che non è mai esistita una vera gerarchia. Questo elemento ha costituito un fattore di debolezza. Quindi, ritengo che sia giusto procedere con speditezza su questa strada.

Non condivido le considerazioni del senatore Crosio, che ha in qualche modo legato la vicenda della pianificazione in materia di politica aeroportuale – che spetta al Governo – alla vicenda Alitalia, per la quale mi associo completamente alle dichiarazioni del senatore Ranucci. Sarebbe singolare se noi, a fronte del fatto che soffriamo per non aver mai fatto scelte e non avere mai programmato in materia di politica aeroportuale, ci rimettessimo oggi alle scelte di un soggetto terzo diventando una specie di variabile dipendente delle scelte fatte da altri.

Concludo su questo aspetto dicendo che mi convince il metodo e mi convince l'opzione fondamentale che vi è sottesa. Aggiungo anche, ma non può che essere così, che una parte importante nel definire il futuro degli scali italiani, persino al di là delle scelte di programmazione che faremo, almeno entro un certo limite la avrà il mercato: su questo non c'è dubbio. Non possiamo pensare di mettere le braghe al mercato.

Un po' di anni fa pensavamo tutti di poter gestire la politica degli scali attraverso il ruolo delle compagnie di bandiera. Molti di quei soggetti e di quelle compagnie di bandiera oggi non esistono più, perché sono stati travolti dalla modernizzazione, a cominciare dal cambiamento delle abitudini dei consumatori e a cominciare dal fatto che oggi sul mercato c'è un'offerta internazionale che è riuscita persino a modificare flussi turistici che pensavamo imm modificabili. Quindi, andiamo avanti.

Desidero aggiungere un apprezzamento anche per la questione dell'alta velocità. Ovviamente, si tratta di un'opzione molto impegnativa, perché l'alta velocità passante tra gli scali intercontinentali una volta dichiarata va fatta, con tutte le conseguenze del caso. Non sarà facile, ma bisogna che ci arriviamo.

Due ulteriori battute: la prima riguarda gli aeroporti, dal punto di vista però dell'aerostazione. L'efficienza del traffico aereo dipende sicuramente dai vettori, ma dipende anche, in misura significativa, dalla qualità delle nostre aerostazioni. Non possiamo considerarci soddisfatti. Direi che siamo indietro. Il caso più clamoroso, a mio avviso, è quello dell'aeroporto di Fiumicino. È un aeroporto molto vecchio e non sempre è un aeroporto presentabile. Ognuno di noi ha avuto la possibilità di vedere il grado di evoluzione e di modernizzazione che c'è stato in Europa e nel mondo proprio per quanto riguarda le aerostazioni. Lo scalo di Fiumicino è lo stesso almeno da trent'anni.

PRESIDENTE. Ultimamente qualcosa è stato fatto.

SONEGO (PD). Io lo frequento settimanalmente, come voi, ma francamente mi pare un'aerostazione deludente.

Questo ci riporta dritti a un tema molto vecchio, che in parte è lo stesso che concerne le autostrade (che non propongo di affrontare oggi ma su cui credo dovremo tornare): il rapporto con i concessionari aeroportuali. Su questo tema urge un approfondimento perché sono necessari grandi investimenti. I concessionari delle aerostazioni lamentano di non essere messi nelle condizioni di lavorare al loro adeguamento, a volte credibilmente, altre volte meno. Certo è che la vicenda delle aerostazioni mi pare abbastanza cruciale.

A proposito della crucialità del ruolo delle aerostazioni, a cominciare dalla loro accoglienza, penso che dovremmo fare una riflessione anche in materia di tariffe aeroportuali. Non possiamo pensare di fare le nozze coi fichi secchi. Quella delle tariffe aeroportuali in realtà è una questione che si gioca molto sottobanco. Richiamo, per tutti, l'aspetto del ruolo delle Regioni e degli enti locali nel concedere sovvenzioni improprie (ci sono fior di sentenze della Corte europea di giustizia a questo proposito, alcune anche molto punitive), alterando le tariffe aeroportuali, a cominciare dall'*handling*, eccetera. La questione delle tariffe aeroportuali influenza i flussi di traffico ed è dirimente anche a proposito degli investimenti e del ruolo dei concessionari.

Proporrei di tornare su questi aspetti proprio per ragionare di aerostazioni e tariffe aeroportuali.

FILIPPI (PD). Ringrazio il Ministro per l'attenzione e la sensibilità dimostrate, mi verrebbe da dire per il coraggio, ma voglio dire soprattutto per il rispetto che ha nei confronti del Parlamento. Mi sento di farlo, anche perché credo che quando abbiamo programmato quest'audizione, sia il Parlamento che il Governo pensassero di dover parlare a trattativa ormai chiusa, il che avrebbe sicuramente collocato questa riflessione su altri scenari. Mi rendo conto altresì delle difficoltà rispetto a questa fase delicata ancora aperta.

La cosa che mi sento di dirle, anche rispetto a interventi precedenti, è che non è solo, anzi è in buona e solida compagnia: mi sento di affermarlo con certezza.

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Meno male.

FILIPPI (*PD*). Ci sono aspetti della sua relazione che voglio riprendere per rafforzarli, non a suo vantaggio perché credo non ne abbia assolutamente bisogno, ma ai fini della nostra discussione. Mi sento di apprezzare che si riprenda a livello di Governo una riflessione seria e compiuta rispetto agli strumenti di programmazione che il Paese si deve dare e che questa programmazione sia finalizzata e centrata sugli *asset* veri, che non sono i vettori, sebbene questi siano una componente essenziale, ma le infrastrutture e, di conseguenza, gli scali aeroportuali.

In linea di massima sono d'accordo con l'intenzione di questo Governo di inserire il piano aeroporti in uno schema di decreto del Presidente della Repubblica, quindi non un atto di riflessione e di indirizzo generico, ma un atto puntuale di condizionamento.

Condivido in linea di massima il modello che ci ha rappresentato. Nella portualità tale modello si chiama di *hub and spoke*, ma la riflessione è molto simile. Il modello dei bacini che ci ha rappresentato – ce ne sono anche altri – corrisponde a questa visione, ai bisogni di un territorio e di un Paese. In un bacino ci sono due aspetti da contemperare: uno è dato dalla densità degli abitanti, che di per sé costituisce un fattore prevalente di domanda e di bisogno di trasporto; l'altro è quello degli elementi di attrazione, che costituiscono un'offerta indotta. Credo che, in linea di massima, i principi siano ragionevoli e condivisibili. Mi sento di condividere altresì l'ottica di semplificazione, che apprezzo, nel passaggio delle varie consegne da un Governo all'altro, che voglio leggere anche in una logica di utilizzo multimodale dei vettori di trasporto. È evidente, infatti, che con l'avvento dell'alta velocità cambiano le dimensioni con cui ci spostiamo sul territorio. Probabilmente la chiusura della trattativa avrebbe consentito una riflessione molto più disincantata, con gli occhi rivolti al passato anziché al futuro, anche in ragione degli errori, dei limiti e delle insufficienze che ci sono stati nel condurre un'operazione che è stata più politica e finanziaria che non economica e industriale per quanto riguarda Alitalia. Ma avremo modo di riprendere questo aspetto.

In linea di massima, quanto ci ha detto è condivisibile. Speriamo sia la volta buona perché è un tema che abbiamo ripreso in più occasioni. Il piano degli aeroporti (con studi preliminari assegnati a KPMG, Oneworld e altri soggetti, che hanno consegnato le loro conclusioni ad ENAC e al Ministero) è stato finanziato con la legge finanziaria del 2007. Sappiamo che il lavoro è stato consegnato nel 2009-2010. Vorremo sì tradurlo in un decreto del Presidente della Repubblica e apprezziamo le anticipazioni che ci sono state rappresentate, ma credo che la forza di uno strumento di pianificazione sia anche la sua definizione. Ministro, come le ho già detto, ciò che dà più noia è quando i dati, i numeri, i parametri diventano bal-

lerini perché è chiaro che su queste basi si avviano trattative anche improprie. Ovviamente non mi riferisco al Ministero, che ne ha la piena titolarità, ma ad altri soggetti che purtroppo nel tempo non hanno dimostrato elementi di rigore. Se dovessi quindi fare un appunto alla rappresentazione (fatto velo all'impatto che il piano industriale di Alitalia avrebbe potuto determinare rispetto al piano degli aeroporti), mi concentrerei sul ruolo che sono chiamati a giocare i soggetti di regolazione. Penso ad ENAC e all'Autorità dei trasporti, in ragione di fattori determinanti come le concessioni, il piano degli investimenti, le tariffe e in che modo si realizzano le strutture di collegamento indispensabili per la mobilità.

L'autostrada tirrenica meriterà una sessione a parte perché i temi sono complessi. Mi limito ad alcune affermazioni. Noi vogliamo fortemente l'autostrada A12. Talvolta in passato è stato messo in discussione anche questo aspetto. Vogliamo farla in *project financing* e abbiamo apprezzato che il Presidente della nostra Commissione quando era Ministro abbia risolto l'annosa questione del *non project*; però vogliamo che tale autostrada sia fatta al giusto prezzo. Permangono ancora, dal nostro punto di vista, alcuni dubbi e preoccupazioni in ragione di una partita che non ci è ancora completamente chiara, che si è chiusa al CIPE nel novembre 2010 e dove sostanzialmente abbiamo avvertito un elemento che andrà approfondito. Il piano delle opere era quantificato, come lei ha ricordato, in 3,7 miliardi; per la realizzazione di un impianto si prevedeva un piano finanziario, in cui si sarebbe inserita una quota di subentro di 3,7 miliardi di euro. Il CIPE sostenne che quel piano finanziario doveva tendere tendenzialmente al pareggio rispetto al piano delle opere. Dovremmo esaminare gli elementi in dettaglio, ma è successo, com'era stato richiesto dal CIPE, che il piano finanziario è stato mantenuto in pareggio però è cambiato sensibilmente il piano delle opere. Non c'è più il lotto zero, non c'è la strada statale 398 ed è cambiato il tracciato di variante.

PRESIDENTE. La strada statale 398 di Piombino c'è; non c'è il lotto zero.

FILIPPI (PD). Nel tracciato di variante il cambiamento è stato sensibile. Questo lo rappresento come elemento di particolare delicatezza.

CERVELLINI (Misto-SEL). Intervengo sul primo punto perché credo vi sia bisogno di quei dati che giustamente il Ministro si è impegnato a fornirci nel momento in cui hanno una validità di natura istituzionale.

Rispetto a quanto delineato non nascondo che ci sono spunti interessanti. È chiaro che l'equilibrio economico è un valore oltre che una necessità, però quando la mobilità aerea interessa alcune zone del nostro Paese come la Sardegna – che, con tutto il rispetto, non è Lampedusa – l'equilibrio economico si scontra con il principio fondamentale della libertà alla mobilità. Lo Stato italiano, davanti a situazioni di questo tipo, che non valgono solo per la Sardegna, deve fare un investimento di natura politica, economica e finanziaria complessivo sul sistema della comunicazione e

della mobilità che metta tutto all'interno di un circuito virtuoso; altrimenti continueremo solo a pagare. Per questo motivo sono sorte numerose preoccupazioni per l'accordo tra Alitalia ed Etihad circa la vicenda Meridiana, oltre alla questione degli esuberanti. Si tratta di aspetti che richiedono particolare attenzione perché la situazione rischia di determinare *de facto*, al di là degli aspetti istituzionali, un distacco di una parte del territorio nazionale dal resto del nostro Paese.

Per quanto riguarda l'autostrada tirrenica, non vi nascondo che sono molto preoccupato. Evidentemente non ci siamo capiti, e continuiamo a non capirci. Nelle osservazioni della Commissione europea io non leggo solo le preoccupazioni e le contestazioni prima richiamate. Io vedo che si punta il dito su alcuni aspetti piuttosto curiosi. Abbiamo un sostanziale cambiamento di progetto, con costi minori, ma con una qualità assolutamente diversa. Anche gli attori istituzionali sul vecchio progetto hanno avuto un approccio diverso.

Vi è poi una serie di osservazioni in punto istituzionale e normativo e c'è un aspetto relativo alle scelte che questa maggioranza e questo Governo vogliono fare. Si parla di ferrovie ad alta velocità, ma non c'è neppure una galleria. Non c'è una linea, della quale vi sarebbe bisogno, anche nel contesto del grande *hub* di Fiumicino, che metta in condizioni di collegare Livorno con Roma, non necessariamente su un tracciato autostradale a pagamento che sostanzialmente elimina la strada statale Aurelia. Questo è il secondo progetto.

Per brevità non affronto il ruolo dei controllori e dei controllati e la questione delle società *in house* e in affidamento (che sono state oggetto di interrogazioni del mio Gruppo). Cerchiamo quindi di mettere le cose in chiaro anche dal punto di vista del confronto con le popolazioni e con le istituzioni locali. Ricordo a questa Commissione che vi è un ricorso, che dovrebbe trovare risposta nel prossimo mese di luglio, da parte della Provincia di Grosseto e del comune di Orbetello. Parliamo di enti locali che hanno presentato ricorso al Tar (l'udienza sembrerebbe fissata).

Invito la maggioranza e il Governo a ragionare su quanta contrarietà vi sia rispetto al merito dell'opera e alla modifica dell'opera. Non possiamo infatti fare riferimento a com'era l'opera al tempo dei primi finanziamenti. È inutile esprimere giudizi su quello che era, perché l'opera è stata modificata, è un'altra cosa. Le poche risorse di cui questo Paese dispone, possono essere ben destinate alla linea ferro della tirrenica che era un fiore all'occhiello persino nei primi anni del Novecento.

Le zone interessate sono zone complesse: si pensi all'imminente stagione estiva. Quando l'autostrada andrà a sovrapporsi alla strada statale Aurelia e le complanari risulteranno assolutamente insufficienti, nello studio e nel progetto che conosciamo e che è stato presentato, rispetto a un appesantimento spaventoso in termini di traffico turistico e di attività agricole, commerciali e artigianali che sono presenti nell'area. Pensiamo poi all'impatto in quelle che sono aree delicatissime. Stiamo parlando infatti di un'area che, non 50 anni fa, ma pochi mesi fa ha subito inondazioni

con morti e feriti e con danni importanti al patrimonio e alle attività agricole e artigianali.

PRESIDENTE. Senatore Cervellini, mi spiace interromperla ma devo avvertire i commissari che sono già iniziati i lavori dell'Assemblea.

In considerazione del fatto che ancora vi sono numerosi colleghi iscritti a parlare, rinviemo il prosieguo degli interventi alla prossima seduta. Il senatore Cervellini sarà il primo ad avere la parola per concludere il suo intervento.

Va comunque rivolto un ringraziamento al Ministro, perché per fare questo piano, sul quale anch'io intendo intervenire nel corso della prossima seduta, serviva un certo coraggio. Abbiamo visto infatti che altri avevano provato a stendere un piano semplicemente facendo un elenco di tutti gli aeroporti. Quello, però, non era un piano.

Rinvio il seguito delle comunicazioni del Ministro ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,05.