



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 16

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

(Le comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti si sono svolte anche nella seduta del 19 giugno 2014)

91^a seduta: martedì 8 luglio 2014

Presidenza del presidente MATTEOLI

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

* PRESIDENTE	<i>Pag. 3, 5, 6 e passim</i>
CIOFFI (M5S)	<i>5, 6, 14 e passim</i>
* DI GIACOMO (NCD)	4
LUPI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti	7, 14, 15
MARGIOTTA (PD)	3
RANUCCI (PD)	16
SCIBONA (M5S)	16
SONEGO (PD)	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 dal consigliere Marco Lezzi e dall'ingegner Ercole Incalza, capo della Struttura tecnica di missione.

I lavori hanno inizio alle ore 14,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito delle 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 il seguito delle comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, sul piano nazionale aeroporti e sui lavori dell'autostrada Livorno-Civitavecchia, sospese nella seduta del 19 giugno scorso.

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.

Nel ringraziare il Ministro per aver mantenuto ancora una volta l'impegno a venire in Commissione, ricordo che nella precedente seduta abbiamo ascoltato la relazione del Ministro e sono intervenuti alcuni colleghi per porre delle domande, tra cui il senatore Cervellini, al quale, essendo stato interrotto in concomitanza con l'inizio dei lavori dell'Aula, spetterebbe ora nuovamente la parola per concludere il proprio intervento. Essendo tuttavia egli assente, cedo la parola al senatore Margiotta e, a seguire, agli altri colleghi interessati ad intervenire.

MARGIOTTA (PD). Signor Presidente, intervengo sul piano nazionale aeroporti; nell'intento di essere brevissimo, non parlerò della Basilicata, che notoriamente non ha aeroporti, ma di Salerno, la cui vicenda il presidente Matteoli conosce molto bene, perché fu proprio lui a tentare di dare impulso all'aeroporto di quella città quando era Ministro. Obiettivamente, sin qui, tale scalo non ha risposto alle attese, ma ho visto che il Ministro l'ha citato tra quelli a cui chiedere una controprova, se ho capito bene il senso delle sue parole nella relazione, dunque vedremo se riuscirà a superare l'esame.

A tale aspetto inevitabilmente si ricollegano le questioni legate al mio territorio, come dimostra il fatto che in particolar modo la limitrofa Provincia di Potenza è molto interessata; non v'è dubbio che uno dei modi per rendere funzionale l'aeroporto di Salerno sia farlo diventare anche l'aeroporto di Potenza e Provincia, trattandosi appunto di territori confi-

nanti. Perché ciò avvenga, vi è bisogno di migliorare la mobilità tra Potenza e Salerno (e qui dovremmo aprire una parentesi sui treni Eurostar che non esistono più e su quanto sia difficile collegare via ferrovia le due realtà). Immagino che il piano nazionale degli aeroporti preveda un potenziamento anche dei collegamenti autostradali e ferroviari al momento estremamente carenti. L'aeroporto internazionale di Napoli, serio e ben organizzato, è in grande crescita, pertanto o quello di Salerno riesce ad essere disponibile per un bacino d'utenza più ampio rispetto alla città stessa, guardando dunque a tutta la Regione, o credo che non ce la farà mai a sostenere numericamente una tale concorrenza. Da Salerno a Napoli, infatti, occorrono solo 25 minuti di macchina, quindi lo scalo salernitano rischia di non decollare in mancanza di una visione strategica più ampia, che lo collochi tra gli aeroporti del bacino meridionale o quantomeno come scalo per la Campania e la Basilicata.

Questo era l'aspetto che volevo sottolineare e sul quale vorrei conoscere la sua opinione, signor Ministro.

DI GIACOMO (*NCD*). Nel ringraziare il signor Ministro per la disponibilità che ha dimostrato nell'espone a questa Commissione il piano nazionale degli aeroporti, premetto che a mia volta non ne parlerò, perché in Molise non ci sono scali: avere qui il Ministro, però, costituisce un'occasione troppo ghiotta per non approfittarne, pertanto agganciandomi alla questione relativa agli aeroporti, desidero porre in realtà un altro problema.

Da circa un mese, gli abitanti del basso Molise che vogliono recarsi a prendere un aereo all'aeroporto di Napoli o di Roma devono impiegare circa mezz'ora in più, compiendo un tragitto di ulteriori 40 chilometri. La ragione è che sono in corso lavori di rifacimento e manutenzione straordinaria del viadotto «Callora», della Strada Statale 17 dell'Appennino abruzzese e Appulo Sannitica, l'unica che collega il basso Molise all'alto Molise e quindi le due Province di Isernia e Campobasso. L'ANAS, la stazione appaltante incaricata di effettuare quei lavori, li ha affidati ad una ditta appaltatrice la quale ha pensato bene di chiudere completamente al traffico quell'arteria per un anno, dirottando il traffico sulle strade secondarie limitrofe, con gravissime ripercussioni sui cittadini che si spostano per lavoro da una Provincia all'altra e danni di carattere economico.

In quella zona, infatti, insiste il nucleo industriale di Campobasso-Bojano, per cui sono già state assunte prese di posizione da parte di Assindustria, dell'Associazione artigiani e dell'Associazione commercianti, è in corso una raccolta di firme nei Comuni che sono vittime di questo disagio, in quanto invasi da tutto il traffico che percorreva la statale 17. In questi giorni è stata anche avanzata una richiesta di adesione ad un esposto alla procura della Repubblica di Campobasso, volto a fare chiarezza sulla vicenda. Si intende chiedere infatti per quale motivo, laddove l'appalto prevedeva nel progetto originario che durante i 12 mesi di lavoro necessari sarebbe stata adottata una circolazione a traffico limitato, con senso unico alternato a sistema semaforico, a qualcuno è venuto in mente invece di

chiudere del tutto quel viadotto e quindi quel tratto di strada statale. Avendo già presentato due interrogazioni parlamentari, colgo l'occasione per chiederle qui, signor Ministro, di avere una risposta in tempi rapidi, proprio perché il problema sta creando enormi difficoltà all'intera Regione.

Approfitto anche della presenza dell'ingegner Incalza, con il quale ho avuto la possibilità di scambiare qualche parola prima della seduta, per rivolgergli un appello affinché intervenga immediatamente per affrontare questo problema e si attivi con i competenti uffici del Ministero per risolverlo in tempi brevi. Questa Regione, infatti, non può aspettare i 12 mesi concessi alla azienda appaltatrice per riprendere la viabilità normale.

Tanto per fare un esempio di cattiva gestione del quotidiano, signor Ministro, tenga presente che in questi giorni abbiamo ricevuto la visita del Pontefice, il quale, non potendo transitare sul viadotto, ha dovuto superare in elicottero l'ostacolo rappresentato dall'interruzione della strada statale, essendo questo l'unico modo per recarsi da Campobasso ad Isernia lungo il tragitto della sua visita. Abbiamo dunque fatto una pessima figura anche nei confronti di Papa Francesco, per decisioni che non dipendono sicuramente dai cittadini del Molise.

CIOFFI (*M5S*). Signor Presidente, vorrei soffermarmi sulla questione dell'aeroporto di Salerno. Si tratta di un piccolo aeroporto, il cui sviluppo ha avuto vicende travagliate. Ricordo infatti che è stata ripetuta due volte la gara, andata deserta a causa di come il bando era stato predisposto. Rammento altresì la necessità di allungare la pista e realizzare tutta una serie di lavori di esproprio per metterla a posto.

È vero che c'è anche l'aeroporto di Napoli, ma ricordiamoci che per realizzarlo si è derogato a tutta una serie di disposizioni, posto che tale scalo si trova all'interno di un centro abitato. Fortunatamente, con una scelta che reputo saggia, è stata scongiurata l'ipotesi di potenziare l'aeroporto di Grazzanise, che sarebbe stata una vera pazzia. Vorrei altresì rilevare che l'aeroporto di Salerno non serve solo l'omonima Provincia, che è molto grande, ma anche la provincia limitrofa di Potenza. Bisognerebbe pertanto far sì che tale scalo venisse messo davvero in condizione di funzionare.

Vorrei poi riferirmi alla questione dell'autostrada Tirrenica. Ricordo che quando ero bambino, essendo nato a Massa, per gli spostamenti percorrevo spesso l'Aurelia; l'ho percorsa tante volte e l'ho vista crescere. La SAT, quando fu fatto il tratto che arrivava a Rosignano, stava fallendo. Eravamo alla fine degli anni Novanta ed era presidente del consiglio Massimo D'Alema (sottosegretario Bargone, divenuto prima presidente di SAT durante il secondo governo Berlusconi e poi commissario). Per non farla fallire, venne concesso un prestito di circa 170 miliardi di lire.

PRESIDENTE. Attualmente ex commissario di SAT, perché si è dimesso.

CIOFFI (*M5S*). Subito dopo aver ripianato il debito per salvare SAT, l'ANAS ebbe l'incarico di realizzare uno studio per l'adeguamento dell'Aurelia (non già per la costruzione di una nuova autostrada), soluzione che ricevette il plauso anche delle popolazioni locali. Quando poi lei, Presidente, divenne Ministro dei trasporti, fu ripresa l'ipotesi di SAT e, quindi, superata quella dell'ANAS. Potrei sbagliarmi, ma sono presenti un Ministro e un ex Ministro che possono confermare quanto sto dicendo.

Si è quindi deciso di far diventare la variante Aurelia a Nord di Grosseto, che è una strada dell'ANAS, un'autostrada, senza cambiare granché perché il collegamento con il Porto di Piombino è stato finanziato con il decreto-legge n. 43 del 2013; di fatto, si prevede la semplice trasformazione di una strada statale, attualmente senza pedaggio, in un'autostrada a pagamento.

Sul sito di SAT è riportato che per un anno i residenti di una decina di Comuni non dovranno pagare il pedaggio. Non so questa vicenda come si sia sviluppata, ma non capisco per quale motivo i residenti non debbano pagare il pedaggio per un solo anno se oggi non lo pagano affatto. Perché dobbiamo far diventare autostrada una strada che non lo è? Ricordo anche che non stiamo migliorando la sicurezza perché si tratta di una strada che ha già quattro corsie.

A Sud di Grosseto, invece, facciamo la sovrapposizione sull'Aurelia. Quando la convenzione è decaduta si è passati da un traffico di 54.000 auto ad un traffico di 31.000. Non si capisce come mai il numero di vetture che transitano su una strada cambi a seconda del tipo di convenzione. Questa è la storia.

Come mai le cose sono cambiate e come mai nessuno se ne è accorto prima? Sembra che l'attuale progetto sia sostanzialmente un «regalo» alla SAT ed è lo Stato a pagare: si prende quindi la statale Aurelia (che è vero che ha qualche problema e che andrebbe adeguata, ma c'è già il progetto dell'ANAS), la si fa diventare un'autostrada a pagamento e lo Stato ci mette i soldi. Dovete spiegarci se questo è un modo giusto di agire.

Vorremmo che si facesse un'analisi su ogni opera che è nel programma delle infrastrutture strategiche, altrimenti, come al solito, spenderemo male i nostri soldi. A parte le varie problematiche ambientali, stiamo spendendo bene i nostri soldi? Il pedaggio sul tratto Civitavecchia-Rosignano è di 36,96 euro. Il costo unitario è quindi di 18 centesimi di euro a chilometro. È un costo più alto di quello della A1 ed è il pedaggio chilometrico più alto d'Italia. Stiamo facendo la cosa giusta, considerando che c'è già una strada statale che non si paga? Vorrei delle spiegazioni su questo punto per capire.

PRESIDENTE. Alla sua domanda risponderà il ministro Lupi, ma siccome lei mi ha chiamato in causa come ex Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, vorrei fare un breve chiarimento. Il progetto dell'autostrada Tirrenica all'epoca sarebbe costato 3,8 miliardi. Tale cifra avrebbe significato non fare l'autostrada, posto che non era possibile trovare un finanziamento per un'autostrada che per 200 chilometri sarebbe costata 3,8 mi-

liardi. La Regione Toscana, in contrasto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di allora, quello precedente al mio mandato, insisteva nel progetto volto a trasformare l'Aurelia in autostrada. Ciò ha consentito di poter presentare un progetto che si estendeva per larga parte in galleria e costava, anziché 3,8 miliardi, 2 miliardi. L'autostrada era quindi «bancabile» e si poteva realizzare. Se si continua a perdere tempo, tuttavia, 2 miliardi non saranno più sufficienti e ci vorrà una cifra maggiore. Il costo è già salito da 2 miliardi a 2,270 miliardi ed è per questo che SAT ha chiesto allo Stato un finanziamento di 270 milioni. Ci sono inoltre delle contestazioni da parte di alcuni, in particolare relative al tratto che va da Capalbio ad Orbetello. Il problema è stato superato per Capalbio, ma è rimasto per Orbetello, dove l'attuale amministrazione – a differenza della precedente, nella quale ero sindaco – è contraria. Questa autostrada non è mai stata cancellata. Non è mai stato detto che non si sarebbe più fatta, ma si è perso tanto tempo; ricordo che la concessione è stata firmata nel 1968 e ancora non si è realizzata. Il tratto autostradale, lungo 36 chilometri, che è stato realizzato alcuni anni fa e che va da Civitavecchia a Rosignano, risulta essere il più costoso d'Italia. Tuttavia, a detta dei tecnici, e non solo, è il più bel tratto autostradale d'Italia sotto tutti i punti di vista. In effetti è un tratto costoso, perché per salvaguardare l'ambiente si è preferito fare dei cavalcavia molto alti: quindi, i costi di realizzazione sono stati elevati e il prezzo del pedaggio è conseguentemente elevato.

Se non ci sono altri interventi, do la parola al Ministro per la replica, ringraziandolo nuovamente per la sua presenza.

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio il Presidente, nonché *past Minister*, e ringrazio anche i colleghi della Commissione, sia i presenti che gli assenti, alcuni dei quali avevano posto delle domande nella precedente seduta. Risponderò anche ai quesiti degli assenti, dal momento che sarà redatto un verbale della seduta e potranno visionare le mie risposte successivamente.

Risponderò puntualmente ad ognuna delle domande. Il primo quesito è stato quello del senatore Crosio: il tema era il piano nazionale degli aeroporti, con particolare riferimento al piano industriale della nuova Alitalia, al coinvolgimento dei privati e all'occupazione. Sul medesimo argomento anche altri senatori hanno sollevato dei quesiti: risponderò quindi congiuntamente e sinteticamente a tutti coloro che hanno posto la questione Alitalia.

È in corso in questo momento un vertice con i sindacati (sono arrivato in ritardo per questo motivo) al cui ordine del giorno vi è proprio la questione degli esuberanti. In sintesi, siamo arrivati ormai alla conclusione del lavoro che in questi mesi abbiamo portato avanti, con il supporto del Governo per quanto riguarda il suo ruolo istituzionale, con riferimento al piano industriale e strategico e agli assetti occupazionali.

Il percorso individuato ha portato ad un'ipotesi di accordo che dovrà essere convalidata la settimana prossima nell'incontro con l'amministratore delegato di Etihad. Nelle prossime settimane (l'amministratore dele-

gato di Etihad sarà in Italia dal 15 luglio) saranno approfonditi tutti gli aspetti, dalla stesura del contratto alla verifica del se e come le richieste che erano state concordate in un pre-accordo tra Alitalia e Etihad siano state soddisfatte.

L'accordo è importante, perché ha come oggetto il rilancio di Alitalia in un settore strategico, qual è quello del trasporto aereo e del sistema degli aeroporti italiani (di cui abbiamo parlato la volta precedente), per la prima volta attraverso investimenti che arrivano dall'estero. È un piano industriale di sviluppo che si articola in due fasi: un primo piano triennale, che va dal 2015 al 2017, che ha come obiettivi non solo il raggiungimento del pareggio di bilancio di Alitalia, ma anche il riposizionamento strategico della compagnia di bandiera; vi è poi un ulteriore piano di sviluppo che va dal 2018 al 2020, affinché tutti possano avere coscienza che la prospettiva è di breve, medio e lungo periodo.

Il primo obiettivo – come ho detto – è il riposizionamento strategico della compagnia di bandiera dal corto e medio raggio al lungo raggio e quindi ai voli intercontinentali, all'interno di una *partnership* industriale molto forte e sinergica nel mondo, che vede il riconoscimento dell'Italia come *hub* naturale all'interno del nuovo panorama del mercato del trasporto aereo che si è sviluppato negli ultimi cinque anni. L'ho già detto la volta scorsa: non si tratta ormai solo dei ricchi mercati del Nord-Europa o dell'Ovest (quindi America del Nord e del Sud), perché negli ultimi cinque anni si è sviluppato un altro grande mercato che è quello dell'Est, su cui convergono il Sud-Est asiatico, la Russia e i Paesi arabi: tutto il nuovo mondo, per cui risulta particolarmente strategica la posizione geografica del nostro Paese.

L'accordo Alitalia-Etihad vede aspetti di complementarietà sia con riguardo al progetto industriale e al riposizionamento della compagnia, sia con riguardo al *network* che tale accordo può mettere in essere. L'accordo con Etihad prevede, appunto, 560 milioni di euro da investire nella patrimonializzazione della società, ma nel piano industriale sono previsti anche – e questo è importante – a partire dal 2015 e nei tre anni successivi ulteriori investimenti per circa 660 milioni, al fine di dotare finalmente la nostra compagnia di bandiera di una serie di migliorie tecniche, sia per quanto riguarda gli aerei che altre strutture, e consentire finalmente il suo riposizionamento.

Oggi Alitalia è posizionata sul mercato come una compagnia a tre stelle. Nel breve periodo diventerà, secondo il progetto industriale, una compagnia a quattro stelle, per arrivare ad essere in futuro la compagnia di bandiera a cinque stelle di questo *network*, sfruttando non solo il riposizionamento, ma innanzitutto il *brand* italiano. Nel piano industriale, infatti, questo è identificato come uno degli elementi di eccellenza della compagnia: la qualità italiana, unita ad un programma di integrazione strategica delle offerte, anche attraverso il programma Mille Miglia, porteranno a fare di Alitalia la prima compagnia al mondo di alta qualità. Questo è il progetto industriale che è stato posto in essere.

Il valore di tale investimento è evidente anche per il sistema Paese. Dopo anni di crisi è la prima volta che un nuovo grande gruppo industriale internazionale investe in Italia sul piano industriale. Ovviamente la conclusione di questo accordo sarebbe un grande segnale di novità – soprattutto dal punto di vista del Governo – e di affidabilità del sistema Paese, perché significherebbe il superamento di quei pregiudizi che ci hanno penalizzato negli anni, tutti legati alle note carenze dell'Italia in materia di certezza del diritto, di lunghi tempi burocratici e di legislazione. Tutti elementi che abbiamo sempre individuato, sia in sede parlamentare che in sede di convegni, come aspetti negativi e come fonte di debolezza per il nostro Paese. Certamente, in un momento in cui l'Italia sta cercando di cambiare e cambiare coraggiosamente, questo accordo lancia un segnale positivo non solo sulla questione specifica Alitalia, ma sul piano generale.

Per quanto riguarda le preoccupazioni sollevate dal senatore Crosio – che conosco bene e quindi so che sono legate al futuro degli aeroporti del Nord e, in particolare, al futuro dell'aeroporto di Malpensa – il piano industriale, che abbiamo appena illustrato nel dettaglio ai sindacati, anche alla luce dello spostamento della compagnia dal corto e medio raggio al lungo raggio, prevede un aumento delle frequenze intercontinentali sui tre principali aeroporti: Fiumicino, che oggi è l'*hub* del sistema aeroportuale italiano, Malpensa e l'altro aeroporto intercontinentale che è Venezia.

Due sono i dati significativi da questo punto di vista, per parlare di Malpensa (e il senatore Crosio conosce bene questi numeri). Da quando Fiumicino è diventato l'*hub* di Alitalia, solo il 7 per cento del totale dei passeggeri di Malpensa è trasportato da Alitalia. Quindi, quest'ultima ha una incidenza complessiva sui passeggeri di Malpensa pari al 7 per cento. Sui voli intercontinentali, la media annuale settimanale dei passeggeri trasportati da Alitalia è tra i 250.000 e i 300.000.

L'obiettivo immediato, con l'aumento delle frequenze dei voli intercontinentali (cioè dei voli che settimanalmente partono dall'aeroporto di Malpensa per il mondo), è di passare da 11 a 25 frequenze intercontinentali, con l'obiettivo di arrivare a 550.000 passeggeri trasportati sui voli intercontinentali, partendo dalla situazione che esiste. A Fiumicino oggi le frequenze settimanali dei voli intercontinentali sono circa 85, senza ovviamente contare le frequenze dei voli internazionali europei, che porterebbero il totale a 115.

La scommessa del riposizionamento di questa rinnovata compagnia di bandiera è quella di farla tornare ad essere protagonista sull'unico segmento di mercato che può ancora permettersi di essere competitivo, perché il restante non è più competitivo. Il piano industriale della vecchia Alitalia, pensato in un mercato totalmente diverso, prevedeva l'alleanza con Air France; per il settore intercontinentale, si prevedeva di arrivare con i voli di fideraggio su Parigi e su Amsterdam e di lavorare, con una riduzione dei costi e con un efficientamento della struttura industriale dell'azienda, sul breve e corto raggio.

Come però dicevamo anche oggi, nel corso della riunione coi sindacati, dal 2009 ad oggi sono arrivate sul mercato le compagnie *low cost* e il costo del lavoro di Alitalia, che era assolutamente competitivo rispetto ad Air France o ai concorrenti su cui si era posizionato, non è più competitivo sul medio e corto raggio rispetto alle compagnie *low cost*, che hanno costi totalmente diversi. Di conseguenza, quelle rotte iniziano ad essere assolutamente in perdita.

Complessivamente, vi è anche un grande investimento in termini di aeromobili; come voi sapete, per andare sul lungo raggio bisogna assolutamente avere patrimonializzazione e disponibilità di una nuova flotta. Nel breve periodo, dunque, arriveranno sette nuovi aerei, con una sostituzione della flotta che permetterà di andare sul lungo raggio. Stare sul mercato, poi, è possibile solo se si individua un *partner* internazionale molto forte, che abbia disponibilità e capacità.

Per quanto riguarda il traffico merci, Malpensa non diventerà aeroporto del *cargo*, anche perché chiunque abbia un minimo di conoscenza del sistema aeroportuale sa che nessun aeroporto potrà mai diventare un grande *hub* del *cargo* se non ha voli intercontinentali. L'ottimizzazione dei costi, infatti, si colloca esattamente sull'interazione tra le due attività. L'ipotesi di Etihad, oltre all'aumento delle frequenze dei voli intercontinentali, è un investimento affinché Malpensa possa diventare l'*hub* del *cargo*, con un piano complessivo a livello mondiale per cui, per quanto riguarda il *network*, esisteranno tre grandi *hub*: Abu Dhabi, Malpensa e Pechino. Questa è la risposta per quanto riguarda le preoccupazioni, legittime, avanzate dal senatore Crosio.

È evidente che, anche proposito del nostro piano nazionale degli aeroporti, il sistema degli aeroporti italiani non può che avvantaggiarsi rispetto ad una rinnovata forza del nostro vettore. Lo dico senza alcuno spirito di polemica: le reazioni di alcuni concorrenti di Alitalia sono legittime e suggeriscono che la strada che si sta intraprendendo è una strada assolutamente corretta, in particolare per il mercato del Nord, dove la gran parte del traffico è drenata verso *Lufthansa* e verso la Germania.

Nel momento in cui quel bacino di traffico tornerà ad essere concorrenziale, negli obiettivi di Alitalia e anche secondo noi (in virtù del *network* con Air Berlin, con Etihad, con Air Serbia e le altre compagnie interessate), esso darà un contributo maggiore alla liberalizzazione del mercato e all'unica finalità che tale liberalizzazione deve avere, ovvero che i cittadini possano essere più soddisfatti nella loro domanda di mobilità del trasporto aereo. Questa mi sembra essere la risposta alla questione di Alitalia.

Per quanto riguarda gli esuberanti, essi sono stati identificati in 2.251, che ricomprendono anche i 780 componenti del personale di terra e di volo che sono in cassa integrazione a zero ore dal 2008 e che finiranno la loro cassa integrazione all'80 per cento nel marzo 2015. Quindi, i 2.251 esuberanti ricomprendono tutti i lavoratori in carico all'azienda ad oggi (perché voi sapete che i lavoratori in cassa integrazione sono comunque in carico all'azienda). Si passerebbe così dagli attuali 13.330 dipen-

denti complessivi di Alitalia a circa 11.400 (ovviamente, se i commissari hanno l'esigenza di conoscere le cifre più dettagliate, saranno loro comunicate dai miei uffici).

Nel lavoro che stiamo svolgendo nel dialogo con i sindacati, la preoccupazione del Ministero delle infrastrutture e trasporti (ma, in questo caso particolare, anche che del Ministro del lavoro, che è presente all'azione sindacale) è, una volta stabiliti questi paletti, di individuare tutti gli strumenti possibili a disposizione: gli ammortizzatori sociali previsti, grazie anche al Parlamento, per il fondo nazionale dei lavoratori del trasporto aereo; la ricollocazione per sinergie, che possono essere individuate; le esternalizzazioni e il ritorno di attività che oggi sono spostate all'estero, come la manutenzione degli aerei, che oggi si svolge in Israele e che potrebbe tornare ad essere fatta in Italia. Tutte queste possibili sinergie possono ridurre questi 2.251 lavoratori in esubero al numero minimo possibile. Chiaramente, l'obiettivo è un valore tendente a zero, ma bisogna essere realisti e sapere che questo non sarà possibile. Tanto più che su questo tema si sta studiando, anche da parte del Governo, che anche chi andrà in mobilità (perché la prospettiva è la mobilità, e non la cassa integrazione) dovrà essere assistito. Attraverso il dialogo con Aeroporti di Roma, la Regione Lazio e le istituzioni si sta lavorando affinché gli strumenti del *welfare* possano andare a beneficio di chi, in maniera privilegiata, volesse assumere personale esperto come quello che abbiamo a disposizione per ricollocarlo sul mercato del lavoro.

Deve essere poi chiaro che, per quanto riguarda i piloti, non vi sono problemi. La maggior parte di questi esuberi riguarda il personale di terra; per quanto riguarda il personale di volo si sta discutendo sui contratti di solidarietà. Poiché mi era stata posta una domanda a tal proposito, riferisco che sono in corso le legittime discussioni, sia con i maggiori sindacati rappresentativi dei lavoratori (Cgil, Cisl, Uil e Ugl), sia con i maggiori sindacati in termini di rappresentanza complessiva del numero di lavoratori totali, sia anche con quei sindacati che rappresentano alcune categorie importanti. Quindi, il Governo ha incontrato anche i sindacati dei piloti (USB, ANPAC e le varie sigle) perché è corretto che tutti siano coinvolti all'interno di questo processo. La *deadline* per arrivare ad un accordo sarà questa settimana, perché bisogna dare delle risposte sul fronte degli esuberi e dell'assetto societario con privati e banche: occorre che ognuno si assuma le proprie responsabilità. L'alternativa è sotto gli occhi di tutti, quindi il Governo non accetta che si faccia a scaricabarile; ognuno deve assumersi le proprie responsabilità e non pensare che la colpa è dell'altro: l'opportunità è per tutti. Fino ad oggi, dal mio punto di vista, tutti hanno dimostrato una grandissima responsabilità.

Sul fronte banche e privati – rispondo ad una domanda che era stata fatta – questa settimana concluderemo anche le richieste sull'*equity commitment*, sulla partecipazione; quindi il lavoro è parallelo. Entro venerdì mattina dovrà chiudersi il discorso relativo all'assetto societario (banche, imprenditori, quote azionarie, stesura del contratto) e dovranno arrivare altresì le risposte dei sindacati, ovvero se, in base agli accordi che si fa-

ranno, accettano il piano industriale, con la conseguente sottoscrizione degli elementi che vi ho illustrato.

La situazione di Alitalia è ben nota a tutti: il bilancio si è chiuso nel 2013 con un passivo non indifferente; quindi, credo non si debba aggiungere altro, se non augurarci, da parte del Governo ma ritengo da parte di tutti, che questo accordo possa andare avanti. Quindi, su Alitalia mi sembra di essere stato il più esaustivo possibile, con gli elementi che in questo momento ho a mia disposizione.

Relativamente al piano nazionale degli aeroporti, richiamato nelle domande poste dai senatori Esposito e Ranucci, i due requisiti per cui un aeroporto sia considerato di interesse nazionale devono essere raggiunti entrambi. Tali requisiti (il raggiungimento del pareggio di bilancio e la capacità di fare sistema all'interno del bacino aeroportuale) non sono invece richiesti evidentemente per quegli scali che garantiscono la continuità territoriale. Infatti, fermo restando che ci auguriamo il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, è ovvio che quegli aeroporti costituiscono l'unica possibilità di collegamento per i cittadini e il diritto alla mobilità in quel caso deve essere garantito dal sistema Paese.

Il numero dei passeggeri non è una variabile; troverete il numero potenziale nel dettaglio allegato al piano complessivo, perché per ogni bacino è stato fatto uno studio particolare, secondo la vocazione particolare dei singoli aeroporti (rispondo anche alla domanda indiretta che è stata fatta sull'aeroporto di Salerno). Il piano prevede, proprio per l'obiettivo di sviluppo, in base alle previsioni europee e a quelle di mercato, una dotazione infrastrutturale che consenta il raggiungimento dell'obiettivo. È questo il compito prioritario del pubblico: garantire una dotazione infrastrutturale e investire sui collegamenti.

È evidente che oggi – mi rivolgo al senatore Margiotta – il collegamento Potenza-Salerno, visto in questa condizione, è sicuramente importantissimo e fondamentale per quel territorio, ma dovendo fare una graduatoria degli interessi nazionali non è certamente ai primi posti. Nel momento in cui lo scalo di Salerno si inserisce nella strategia del sistema aeroportuale, quindi di bacino complessivo di passeggeri, di investimenti, di utenza, rientra nell'interesse nazionale, attraverso una sinergia con Napoli e può acquistare una vocazione importante all'interno del bacino della Campania. Ho fatto questo esempio perché è importantissimo.

Troverete in maniera esplicita nel piano, come vi ho detto, il collegamento con l'alta velocità passante dei tre aeroporti intercontinentali, ovvero Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia. RFI sta studiando il piano di fattibilità, che presenterà al Governo una volta definito (di questo stiamo parlando e non del trenino ad alta velocità che collega la città all'aeroporto) con gli investimenti che sono richiesti, e si valuterà in base alla strategia di interesse nazionale.

Il senatore Esposito chiedeva quando il Consiglio dei Ministri adotterà il piano nazionale degli aeroporti. Ebbene, ne ho chiesto formalmente l'iscrizione all'ordine del giorno per l'approvazione anche perché oggi avete avuto un'infarinatura sulle linee guida, ma come sapete è necessario

un decreto del Presidente della Repubblica, un atto formale di iniziativa governativa (peraltro, la presentazione di una bozza preliminare al Consiglio dei Ministri risale al gennaio di quest'anno sotto il Governo Letta), che viene sottoposto alla Conferenza Stato-Regioni, quindi alla Conferenza Stato-Città e alle Commissioni parlamentari competenti in modo che ognuno possa presentare le proprie osservazioni, le proprie critiche, i propri emendamenti, per arrivare ad una sintesi che porterà all'approvazione del piano, che mi auguro possa essere iscritta al più presto all'ordine del giorno.

Rispetto alle osservazioni di alcuni, che ho letto oggi, secondo me dobbiamo smetterla di pensare – è sbagliato – che un piano nazionale degli aeroporti comporta una classifica, per cui l'aeroporto non strategico ha un *downgrade* (rispetto a cosa poi?). Se continuiamo a ragionare per classifiche non andremo più da nessuna parte. Il problema è che dobbiamo iniziare a ragionare per sistema. A tal proposito, rispondendo alla domanda del senatore Esposito, credo che l'aeroporto di Torino sia uno scalo su cui si sta lavorando molto bene, si stanno investendo risorse giuste; stiamo riposizionando quell'aeroporto all'interno di un progetto di sviluppo, ma non è pensabile che l'aeroporto di Torino non faccia sistema con il grande aeroporto intercontinentale di Malpensa, così come lo devono fare Linate, Genova, Bergamo, Brescia. Ogni aeroporto deve avere la propria vocazione, ma il fare sistema è l'unica possibilità di sviluppo per tutti.

Ricordo che oggi Torino fa oltre 3 milioni di passeggeri; Linate ne fa circa 9 milioni, così come Bergamo, se non erro, ma l'unica graduatoria che stabilisce la strategicità o meno non è data dal flusso dei passeggeri bensì dal disegno complessivo, che credo nessuno possa mettere in discussione da questo punto di vista. Rimane in ogni caso – e lo sottolineo – la classificazione di aeroporto di interesse nazionale, che è ciò che permette di accedere invece alle risorse previste dal codice della navigazione.

Il senatore Pagnoncelli aveva posto anche lui in parte tali questioni. Penso di aver risposto. Volendo fare un altro esempio, è evidente che l'aeroporto di Bergamo non è paragonabile a quello di Comiso – era questo il senso della sua domanda – ma noi stiamo facendo un piano nazionale degli aeroporti dove ogni scalo ha una propria vocazione su un territorio specifico; l'importante è che tutti rispondano alle stesse regole e che seguano lo stesso criterio. Comiso può diventare aeroporto di interesse nazionale nel momento in cui diventa complementare e strategico rispetto all'aeroporto di Catania (pensate anche alle possibilità di interrelazione, alla presenza dell'Etna) e raggiunge quell'equilibrio economico-finanziario che è condizione prevista dal piano. Dal momento che in quel caso non c'è la continuità territoriale, l'esempio di Comiso è una sfida. Nei tre anni non rientra, quindi non sono in grado di fare sistema nella gestione; vorrà dire dunque che diventerà un aeroporto d'interesse regionale.

PRESIDENTE. Proprio in questi giorni, infatti, si è verificato un caso in cui gli aerei sono dovuti atterrare a Comiso, anziché a Catania.

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Vi è poi tutto il tema dell'espansione: pensate che nel 2013 i passeggeri trasportati in Italia sono stati 144 milioni, con un calo dell'1,9 per cento rispetto al 2012, ma le previsioni del trasporto in Europa per i prossimi anni fino al 2030 recano una crescita che dobbiamo essere in grado di intercettare, attrezzandoci di conseguenza, perché non possiamo perdere l'ennesima occasione.

CIOFFI (*M5S*). Ma perché non licenzia Alitalia, signor Ministro?

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Questo è un altro discorso: non licenzio Alitalia semplicemente perché un'azienda, quando perde 530 milioni di euro, non è che trovi il benefattore disposto a prendersela pur con tale perdita e a metterci tale cifra ogni anno. Non è colpa dei lavoratori, ma ovviamente questa è la situazione che ci troviamo davanti: il punto nella valutazione su Alitalia – continuo a dirlo – è se questo accordo costituisce finalmente una prospettiva di futuro industriale serio o meno. Questo mi sembra il punto, poi è evidente che in una qualsiasi azienda, nel momento in cui essa inizia nuovamente a produrre utili e svilupparsi, le assunzioni ricominciano: per il loro sviluppo, infatti, vi è già un progetto, al quale però si deve dare la possibilità di investire risorse (e non dello Stato, che qui non mette un euro); poi ognuno potrà scegliere ed eventualmente decidere di non firmare un accordo che non gli piace, assumendosene la responsabilità.

Desidero ringraziare il senatore Sonogo per i suoi apprezzamenti, precisando che il ruolo delle Regioni e dei privati, a mio avviso, dovrà essere la sfida del futuro verso l'obiettivo finale del rilancio del sistema aeroportuale. Le Regioni e le istituzioni locali, in particolare, dovranno promuoverlo, agevolarlo ed implementarlo, perché soprattutto le prime hanno tutti gli strumenti per indirizzare e accelerare nella direzione dell'integrazione della gestione dei diversi scali. Vengo da una visita nella Regione Puglia, la quale ha già integrato il proprio sistema ed ha un unico soggetto gestore per tutti gli aeroporti presenti, quindi ha fatto una scelta, per cui potranno esservi integrazioni che arriveranno sul mercato. Una volta definite le linee, il privato che vuole investire sa che quello è un sistema e che può finalmente iniziare a progettare e ad investire secondo una direttrice certa.

Sono convinto che il sistema delle infrastrutture aeroportuali sia fondamentale, come pure il tema delle tariffe e del servizio di *handling*, che lei aveva sottolineato, senatore Sonogo. Pensiamo all'aeroporto di Fiumicino o a quelli di Linate e Malpensa, che costituiscono due casi diversi: in quest'ultimo, è stata aperta una procedura d'infrazione da parte della Commissione europea per le società Sea Handling e Airport Handling, mentre nel primo vi è il moltiplicarsi di società che sviluppano servizi di *handling* ed il conseguente rischio che, se non si fa massa, in assenza di un progetto industriale serio, si verifichi una messa in liquidazione, con il conseguente licenziamento dei lavoratori. Un tema su cui lavorare credo sia anche questo.

Con riferimento alla questione posta dal senatore Di Giacomo, relativa ai lavori dell'ANAS sulla strada statale 17, di collegamento tra Isernia e Campobasso, che compromettono l'economia e la mobilità della zona, non ritengo di poter condividere quanto egli ha detto, mentre mi sembra opportuno e urgente che l'ANAS convochi un incontro formale per superare l'emergenza. Nel momento in cui dobbiamo dare segnali importanti relativamente ad un passo in avanti o ad un cambio di passo, non possiamo far sì che tali inefficienze – dovute ovviamente anche ai lavori – ricadano totalmente su una popolazione che già soffre per collegamenti che non esistono. Sarà dunque un impegno mio e dei miei funzionari convocare un incontro con l'ANAS sul tema, al fine di esaminare quali misure essa stia prendendo o si possano prendere.

Veniamo ora all'Autostrada Tirrenica, che «piace» al senatore Cioffi.

CIOFFI (M5S). Piace a voi, non a me.

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Anche il senatore Cervellini ha posto con forza sia qui sia in Assemblea, durante un *question time*, la questione dell'autostrada Livorno-Civitavecchia, cui ho cercato di dare alcune risposte. Il presidente Matteoli ne ha ricordato la storia, sottolineando il valore dell'opera, che condivido, confermando l'intenzione di portare a termine il progetto in tempi rapidi.

Il collegamento con Piombino è previsto nelle concessioni, mentre il pedaggio, secondo quanto previsto dalla legge istitutiva e dai conseguenti accordi, non è pagato dai locali e dai pendolari (ossia ne sono esenti coloro che utilizzavano la strada statale 1, la via Aurelia, per andare a lavoro e che adesso si trovano ad utilizzare quel tratto di autostrada).

Ricordo poi che, com'è stato sottolineato, i costi dei lavori non sono a carico dello Stato e che, come ha detto il presidente Matteoli, la SAT ha rivisto il progetto, portandolo da 3,8 a 2 miliardi di euro; il nuovo piano economico-finanziario non prevede subentro del concessionario. Questi due, tra l'altro, sono gli elementi che abbiamo portato alla Commissione europea per quanto riguarda la procedura d'infrazione che essa ha aperto, chiedendo chiarimenti sul tema dell'affidamento dei lavori, se *in house* o sul mercato, chiedendo la riduzione di tre anni della durata della concessione e l'affidamento a terzi dei lavori per la tratta Civitavecchia-Rosignano. Come sapete, l'attuale sistema consente alle concessionarie autostradali di affidare a società controllate fino al 40 per cento di lavori (si arrivava al 60 fino al 31 dicembre scorso), mentre la Commissione europea richiede un 100 per cento: abbiamo fatto presente – e stiamo dialogando con i funzionari in tal senso – che quella richiesta di affidamento del 100 per cento dei lavori sul mercato e non *in house* era stata avanzata quando il costo previsto per il progetto era di 3,8 miliardi di euro ed il valore di subentro del concessionario era di altri 3,8 miliardi; le novità sono state la riduzione del progetto e l'eliminazione del subentro.

È vero, e lo confermo: in questi ultimi mesi, SAT ha chiesto di avere la stessa possibilità che si è avuta per altre opere, ossia che per assicurare il *closing* finanziario (ad esempio, come per la TEEM, Tangenziale esterna est di Milano, o per la Superstrada pedemontana veneta, recentemente approvate dal Parlamento) possa essere previsto un contributo dello Stato (pari a 270 milioni di euro), considerato che le condizioni sono cambiate. In particolare, la domanda di trasporto è purtroppo crollata del 40 per cento e rispetto ai primi piani finanziari il costo del denaro è cambiato in modo sostanziale. Abbiamo quindi ricevuto tale richiesta e confermo che il commissario straordinario del Governo per la realizzazione dell'autostrada Tirrenica, nonché presidente della SAT, si è dimesso. Pertanto stiamo lavorando innanzitutto a livello di dialogo con l'Europa, per vedere di risolvere il problema.

Per quanto riguarda la questione del definitivo completamento dell'autostrada A12, posta dal senatore Filippi, è evidente che per i motivi detti prima – che non ripeto, perché condivido – la tratta Livorno-Civitavecchia costituisce un *asset* strategico del Paese, che le Regioni continuano a sollecitare. Ritengo doveroso da parte del Governo, ma anche del Parlamento, che le poche priorità che ci diamo almeno si concludano, altrimenti rimarremo il Paese delle eterne incompiute nel settore delle infrastrutture.

CIOFFI (*M5S*). Signor Ministro, vorrei sapere se è possibile acquisire copia del nuovo piano industriale di Alitalia.

RANUCCI (*PD*). Signor Ministro, sono completamente d'accordo sulla scelta di andare ad Est e non ad Ovest, perché ritengo che questa debba essere la scelta strategica che il nostro Paese deve fare.

In merito alla questione dell'ingresso di Etihad nel capitale di Alitalia, vorrei sapere se il Governo nutre preoccupazioni per la richiesta di chiarimenti formulata dalla Commissione europea.

SONEGO (*PD*). Signor Ministro, vorrei sapere se il Governo intende assumere iniziative legislative in materia di trasporto pubblico locale.

SCIBONA (*M5S*). Signor Ministro, vorrei avere informazioni sulla sorte degli aeromobili in *leasing* attualmente posseduti da Alitalia, alla luce del nuovo piano industriale e degli accordi con Etihad.

Vorrei, infine, sapere se i problemi giudiziari riscontrati per i tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata nei lavori della linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione potranno avere effetto sul proseguimento dell'opera e cosa ha intenzione di fare il Governo per evitare questa situazione.

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per quanto riguarda il piano industriale di Alitalia, vorrei precisare che si tratta di un piano privato, che sarà presentato a tutti nel momento in cui ci sarà l'ac-

cordo. Non sono in possesso nemmeno io di tale piano perché è stato finora anticipato, anche al Governo, solo nelle sue linee guida.

Per quanto riguarda le richieste di chiarimenti dell'Unione europea in relazione all'alleanza tra Alitalia e Etihad, informo la Commissione di aver avuto un incontro formale all'inizio del semestre italiano, nel quale ho avuto occasione di incontrare il commissario Almunia e il commissario Kallas confermando la piena disponibilità dell'Italia a fornire tutte le informazioni necessarie. È evidente che il Governo italiano, ma la stessa Alitalia-Etihad rispetteranno tutte le regole comunitarie per quanto riguarda la partecipazione di compagnie non europee in aziende di trasporto aereo europeo. Da questo punto di vista, non c'è alcuna preoccupazione perché le regole sono molto chiare e credo che tutti debbano rispettarle.

Per quanto riguarda il tema degli aiuti di Stato, mi sembra un'osservazione comprensibile da parte di alcuni vettori che si sentono minacciati. Ritengo però che alcune illazioni su presunti aiuti di Stato erogati in questa occasione siano assolutamente pretestuose. È chiaro che noi siamo per l'apertura del mercato e per la liberalizzazione. Tra l'altro, uno degli obiettivi del semestre di Presidenza italiano sarà il cielo unico in Europa. Non vogliamo quindi che per un problema di concorrenza o per il fatto che un vettore sente minacciata la propria quota di mercato, si possa usare strumentalmente l'Europa. Non accadrà e non sarà così, ma è meglio dirlo prima in modo che ognuno sappia di cosa stiamo parlando. L'Italia su questo punto sarà molto chiara. Dobbiamo chiudere e ci auguriamo che la settimana prossima saranno firmati i contratti.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, si sta concludendo il lavoro con le Regioni ed è previsto che, una volta terminata questa fase si procederà a presentare una serie di interventi con un disegno di legge *ad hoc*, ferma restando la possibilità di anticipare le misure più urgenti con un decreto-legge.

Per quanto riguarda la domanda del senatore Scibona, il Governo sta attuando esattamente l'indirizzo dell'ordine del giorno proposto dal Movimento 5 Stelle in sede di ratifica del trattato Italia-Francia sulla Torino-Lione. Proprio in queste ore l'Italia e la Francia stanno discutendo della nascita della nuova società e delle modalità per inserire clausole che sono previste dall'Italia, ma non dalla Francia.

C'è poi una buona notizia; i lavori del tunnel stanno andando avanti, abbiamo superato il primo chilometro e andremo avanti ancora in maniera più veloce e più celere perché credo che questo sia il miglior segnale che si possa dare al Paese.

Ho altresì verificato che i lavori del Terzo valico stanno finalmente proseguendo e, quindi, anche quell'opera si è rimessa in moto e se sarà confermato lo stato d'avanzamento dei lavori del primo e secondo lotto, potremo ipotizzare il finanziamento del terzo lotto per non interrompere a questo punto l'accelerazione sui lavori.

Ritengo poi che debba esserci massima allerta sul controllo della legalità, nel senso che non si devono bloccare le grandi opere, ma l'illegalità e coloro che utilizzano le grandi opere per fare affari malavitosi.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Lupi e dichiaro concluse le comunicazioni in titolo.

I lavori terminano alle ore 15,25.

