Senato della Repubblica XVII LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 5

8ª COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

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

(Le comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono state svolte anche nella seduta del 26 giugno 2013)

20ª seduta: mercoledì 7 agosto 2013

Presidenza del presidente MATTEOLI

CG 0068
TIPOGRAFIA DEL SENATO

I N D I C E

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

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 10, 13 e *passim*
ESPOSITO *(PD)* 14
LUPI, *ministero delle infrastrutture e dei trasporti* 3, 10

Sigle dei Gruppi parlamentari: Grandi Autonomie e Libertà: GAL; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT) – PSI: Aut (SVP, UV, PATT, UPT) – PSI; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Misto: Misto; Misto-Sinistra Ecologia e libertà:Misto-SEL.

Interviene il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Maurizio Lupi, accompagnato dal dottor Enrico Seta, capo della segreteria tecnica, dall'ingegner Ercole Incalza, capo della struttura tecnica di missione e dal dottor Emmanuele Forlani, capo della segreteria.

I lavori hanno inizio alle ore 14,15.

PROCEDURE INFORMATIVE

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito delle comunicazioni, ai sensi dell'articolo 46 del Regolamento, del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Maurizio Lupi sulle linee programmatiche del suo Dicastero, sospese nella seduta del 26 giugno 2013.

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

Desidero ringraziare il Ministro per aver accettato questo *tour de force*: essendo cambiato il calendario dell'Assemblea, siamo stati costretti ad anticipare l'audizione ed abbiamo quindi poco tempo a disposizione.

Prima di iniziare l'audizione, segnalo un'altra questione. Alla luce del dibattito che si è svolto sul contratto di programma 2012-2014 (Parte servizi) tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A., credo sia necessario rimandare a settembre la trattazione dell'atto del Governo n. 21 relativo al contratto citato. Dal dibattito che si è svolto, infatti, è emersa la necessità (e uso un eufemismo) di approfondimenti. Approfitto, pertanto, della presenza del Ministro per chiedere il suo parere anche a questo riguardo e gli cedo la parola per rispondere alle domande che i colleghi senatori hanno posto durante le due audizioni precedenti.

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio il presidente Matteoli e i colleghi senatori per la disponibilità e la pazienza dimostrate nei miei riguardi, dal momento che, come ho potuto verificare personalmente questa mattina nell'Aula del Senato, il *tour de force* coinvolge oggettivamente tutti.

Ringrazio il Presidente altresì per aver posto la questione del contratto di servizio di Ferrovie dello Stato. Mi rivolgo formalmente alla Commissione. Come sapete quest'ultima ha a disposizione trenta giorni di tempo per esprimere il proprio parere, passati i quali il Ministero

può procedere all'adozione dell'atto in questione. Tuttavia, le osservazioni mosse dalla vostra Commissione – e di cui vi ringrazio – hanno dato la possibilità al Ministro di rileggere i contenuti del contratto di programma, il cui testo ovviamente non è stato redatto dall'attuale Governo, ma è stato assunto nella continuità amministrativa, cui noi ci atteniamo sempre, come principio che deve essere ribadito.

Le osservazioni mosse mi sembrano puntuali e pertinenti. Il contratto di programma (Parte servizi) è fondamentale nel rapporto tra la funzione controllante e strategica del Ministero e l'azione della Rete ferroviaria italiana S.p.A. come soggetto titolare del momento attuativo. Sospendiamo, quindi, la deliberazione sull'atto e confermiamo la disponibilità, già manifestata presso la Commissione trasporti della Camera, a non procedere alla sottoscrizione del contratto se non dopo esserci confrontati con la Commissione e aver eventualmente apportato le dovute correzioni (vedremo poi la formula: ritiro e ripresentazione del contratto di servizio, modifica, accettazione delle osservazioni delle Commissioni e reintegrazione del contratto). L'unica cortesia che chiediamo è che il confronto con la Commissione nel merito del contenuto del contratto di programma sia fatto a settembre. Confermo l'assoluta disponibilità del Governo a non procedere alla sottoscrizione del contratto fino a quando la Commissione, nei tempi che concorderemo, non sarà in grado di esprimere un parere in un confronto positivo e costruttivo con il Governo.

Per quanto concerne le comunicazioni sulle linee programmatiche del mio Dicastero, nelle precedenti sedute, dopo la mia relazione, vi sono stati numerosi interventi e sono state poste diverse domande da parte dei membri della Commissione. In maniera molto sintetica, riprendo alcune questioni che mi avete posto e rispondo. Se ci sarà tempo, sono ovviamente a disposizione per rispondere ad altre domande e se dimenticherò qualcosa vi prego di ricordarmelo.

Il senatore Margiotta aveva posto due grandi questioni (oltre a quelle sulle autorità portuali e sul riordino delle norme dei contratti e degli appalti) relative al Piano nazionale per il Sud, ai fondi e al ruolo dell'ANAS. Questo tema è stato ripreso anche da altri colleghi. Siamo in procinto di rinnovare i vertici dell'ANAS. L'assemblea è stata convocata per venerdì 9 agosto. Il decreto-legge n. 69 del 2013 (cosiddetto «decreto del fare») prevede un calendario dettagliato di scadenze e una serie di norme che ci permettono di restituire ad ANAS la funzione e il ruolo che deve avere, attraverso la rivisitazione dello statuto e attraverso il passaggio dalla nomina di un amministratore unico anziché di un consiglio di amministrazione, che si insedia nuovamente (è quindi un ritorno alla normalità).

Per quanto riguarda i fondi richiesti per la manutenzione straordinaria, avrete notato che con l'articolo 18 del cosiddetto «decreto del fare» sono già stati stanziati 300 milioni di euro per la manutenzione straordinaria di ponti e viadotti.

Senza perdere tempo, sul tema abbiamo già redatto un decreto interministeriale: è la prima volta che questo accade e permettetemi di sottolinearlo con orgoglio, per il lavoro svolto dai miei funzionari, in accordo

con quelli del Ministero dell'economia, dal momento che ciò dimostra una ritrovata sintonia positiva anche con quel Ministero. Questo ci permette di accelerare i tempi sul fronte dei decreti attuativi (non si capirebbe la ragione per cui si è scelto lo strumento del decreto-legge per intervenire con le norme di cui al citato articolo 18, se i tempi non venissero rispettati). Il decreto interministeriale è, dunque, firmato. Abbiamo già stipulato la convenzione con ANAS, in modo da mantenere i tempi formali che sono stabiliti dal decreto interministeriale. Ribadiamo con forza il principio contenuto nell'articolo 18 e, a tal proposito, ringrazio il Senato per averlo compreso e non aver modificato il testo.

La necessità di assicurare le dotazioni finanziarie non solo in termini di competenza ma anche di cassa è un principio che – come vedrete anche nei prossimi provvedimenti – riguarda tutte le opere ed è stabilito dal citato decreto-legge n. 69 del 2013. Non anticipo nulla, ma noi ribadiremo (vedrete che ovviamente vi saranno proteste), attraverso l'impegno di risorse in conto competenza, il ruolo strategico di alcune opere; tuttavia ove si dovesse ravvisare l'impossibilità di spendere subito tali risorse, perché magari potranno essere impegnate solo nel 2015, nel 2016 o nel 2017, anticiperemo in termini di cassa le risorse stanziate per gli anni successivi, in modo da ottenere un immediato ritorno degli investimenti, per poi reintegrarle successivamente con la legge di stabilità o con altri provvedimenti, come avete visto che abbiamo fatto per il Terzo valico e come faremo per la Torino-Lione, i cui fondi saranno riassegnati, con la legge di stabilità, negli anni successivi.

Si tratta quindi di 300 milioni di euro. Stiamo chiedendo ad ANAS un piano straordinario per la manutenzione delle nostre strade, al di là del contratto di programma in essere (voi sapete, infatti, che vi sono già un contratto di programma e risorse stanziate). A tal proposito, è nostra intenzione aumentare ulteriormente la dotazione di queste risorse, ovviamente non per il 2013 – perché ormai le risorse sono quelle assegnate – ma per il 2014 o il 2015.

Con riferimento al Piano nazionale per il Sud, mi permetto una sottolineatura. Il Presidente può confermare quanto dirò perché, con l'*ex* ministro Fitto, aveva accelerato la messa a disposizione delle risorse per il Piano nazionale per il Sud, affinché potessero essere finanziate le piccole e medie opere. A causa di una norma esistente (è il tema del Patto di stabilità che riguarda i Comuni) rischiamo di perdere i fondi europei per le piccole e medie opere a disposizione del Sud, che sono dell'ordine di 7 miliardi di euro. Siccome la discrasia della norma introdotta successivamente al Patto di stabilità non ha tenuto conto delle scadenze con cui i fondi europei devono essere impiegati e dell'impossibilità dei Comuni e, in questo caso, delle Regioni di intervenire su questo fronte, dobbiamo urgentemente adoperarci – e mi auguro di farlo con i prossimi decreti – perché quei soldi non vadano persi. È, quindi, necessario che vi sia una norma che consenta agli stanziamenti europei che prevedono l'attuazione di piccole e medie opere (sempre nell'ambito della *golden rule* di cui stiamo discutendo in Europa e che dovrebbe valere anche per l'Italia) di

essere esclusi dai limiti del Patto di stabilità. Mi sembrerebbe veramente un insulto, in un momento in cui non abbiamo risorse, perdere fondi che sono stati stanziati per l'attuazione di piccole e medie opere e per il Piano per il Sud. Dovremo, comunque, affrontare in maniera complessiva ed organica un nuovo Piano nazionale per il Sud per la realizzazione delle piccole, medie e grandi opere.

Ci sono poi temi che sono stati portati alla mia attenzione anche in occasione degli incontri che ho avuto con i presidenti delle Regioni del Sud: penso, ad esempio, al collegamento Bari-Napoli – che è stato peraltro già inserito nel cosiddetto «decreto del fare» – o al tema della statale Ionica, nonché al prolungamento fino a Reggio Calabria della tratta dell'Alta velocità Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno, vale a dire quel progetto che si sarebbe dovuto completare con la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, per permettere finalmente un collegamento di tutto il Paese, compresa la Sicilia, attraverso l'Alta velocità.

È evidente che si deve guardare al mercato – e mi rivolgo in questo senso a Trenitalia – ma devono valere anche criteri che non sono solo di mercato, perché è poi l'intera opera, ed in particolare l'accelerazione e la realizzazione della stessa, che permette di creare nuova domanda, posto che il riferimento non può essere solamente alla domanda già esistente.

Il senatore Borioli ha posto invece la questione relativa al ruolo delle cosiddette TEN-T (le reti transeuropee di trasporto) che interessano il nostro Paese, riferendosi in particolare alla Torino-Lione e al Terzo valico ferroviario: su questo credo che la risposta sia già nei fatti.

Per quanto attiene specificamente al Terzo valico – vi comunico che al riguardo ho già avuto un incontro – ritengo che, una volta che si sia proceduto alla riassegnazione delle risorse nei tempi dovuti e precisati, dovremo preoccuparci tutti, dagli enti locali, alle istituzioni, agli operatori, di fare opere cantierabili. Evitiamo dunque, d'ora in poi, di suscitare polemiche inutili (non mi rivolgo naturalmente a voi, ma alle Regioni, ad esempio).

Per quanto ci riguarda, chiederemo di sapere, nel caso, perché i cantieri non vanno avanti e qual è eventualmente il problema, così da poter intervenire, sia che si tratti di un problema burocratico, di un problema di competenza delle infrastrutture o di un problema ambientale. Dico questo perché, proprio sulla questione del Terzo valico, abbiamo già visto un risultato; tant'è che una volta riassegnati i fondi ci siamo attivati ed abbiamo chiamato le Regioni competenti (Liguria e Piemonte), il Cociv (che è il contraente generale) ed il commissario di Trenitalia per richiedere, da quel momento in avanti, un piano nel quale fossero indicati puntualmente i tempi di avvio e di avanzamento dei lavori dei singoli lotti. Nel contempo, abbiamo assicurato a Trenitalia che, ove dovessero esserci problemi di SAL (Stato Avanzamento Lavori), anche se abbiamo fondi al 2013 saremo ben disposti, per consentire il proseguimento dei lavori, a coprire gli eventuali costi finanziari che dovesse essere necessario sostenere nel caso di ricorso ad anticipazioni finanziarie.

Per quanto riguarda la Torino-Lione, siamo alla ratifica. Si tratta di un passaggio importantissimo, e lo dico soprattutto in risposta a coloro

che in questo momento pensano di strumentalizzare la vicenda con i loro atti violenti. Non mi riferisco ovviamente alle discussioni responsabili che si stanno svolgendo in Parlamento sulla ratifica dell'accordo, quanto piuttosto ai tentativi messi in atto da piccoli gruppi di delinquenti che, per fermare il lavoro delle imprese, bloccano autostrade ed altro.

Ringrazio poi il senatore Scibona per aver sollevato una delle questioni sulle quali nei prossimi mesi ci confronteremo per valutare eventuali miglioramenti: sto parlando del trasporto pubblico locale. Vi informo che a breve si procederà al rinnovo dei vertici di Trenitalia: l'assemblea è fissata, anche in questo caso, per il prossimo venerdì. Da parte mia, del Presidente del Consiglio e del Ministro dell'economia è stata definita una serie di punti strategici su cui il nuovo consiglio di amministrazione di Trenitalia dovrà concentrare nel futuro triennio le risorse e gli impegni, magari seguendo quello che io definisco il «modello Matteoli», basato sul rapporto con le Regioni, con contratti «sei più sei». Fermo restando che su questo sarà possibile ovviamente un approfondimento, un primo punto – lo vedrete, perché sarà portato all'assemblea dei soci – riguarda proprio il trasporto pubblico locale.

Le priorità sono dunque rappresentate oggi dal completamento della rete dell'Alta velocità e dall'impiego di risorse affinché la rete ferroviaria del trasporto pubblico locale non sia più nelle condizioni in cui attualmente si trova. Vogliamo avere un piano preciso, dei tempi precisi e le necessarie risorse, che ovviamente sarà fondamentale investire, nel rapporto tra Stato, Regioni e Trenitalia. Non vogliamo derogare su questo. Non è questione di destra, di sinistra o di Movimento 5 Stelle: è un impegno dell'intero Paese nei confronti dei pendolari, di coloro cioè che devono raggiungere ogni giorno le grandi città e i grandi nodi.

Quello del dissesto idrogeologico è un altro tema centrale, sul quale è però indispensabile la compartecipazione del Ministro dell'ambiente. Come Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non possiamo occuparci di tutto. In ogni caso, siamo convinti della necessità di intervenire al riguardo, con lo stanziamento di risorse, soprattutto sul piano della prevenzione.

Circa il discorso sulle cosiddette TEN-T, che tra l'altro stiamo approfondendo con l'Europa, tengo a precisare che non risponde a verità che a livello europeo c'è stata nel 2010 una prima definizione delle reti strategiche per l'Europa e poi è rimasto tutto fermo, senza che si sia guardato all'evoluzione del mercato e delle necessità. L'Europa stessa, infatti, dopo il 2010, a seguito di un ampio dibattito, ha scelto all'interno dei grandi corridoi dei *core network* e dei *comprehensive network*, comprendendo che bisognava fare selezioni in relazione alla domanda del momento. Era il 2010 e la crisi era purtroppo già drammaticamente scoppiata. Se quindi l'Unione europea, nel dialogo con i parlamentari europei, con le Commissioni e con i Governi, ha sottolineato che nei *core network* rientrano i grandi corridoi (quello del Mediterraneo, innanzitutto, e gli altri che tutti voi conoscete e che non ripeto), vuol dire che oggi più che

mai dobbiamo investire risorse su quei corridoi, perché questa è la possibilità che l'intera Europa ha per giocare e scommettere sulla ripresa.

Il senatore Gibiino si è soffermato sul tema della finanza di progetto e sulle collaborazioni pubblico-privato in campo infrastrutturale. Un primo segnale al riguardo è presente già nel «decreto del fare»; stiamo aspettando come il pane il visto della Corte dei conti. Pensiamo che le agevolazioni di defiscalizzazione – questa potrebbe essere una buona notizia – potranno essere operative a breve e potrebbero trovare applicazione già nella riunione del CIPE del 23 o del 30, in modo da poter dimostrare che con questo provvedimento si possono fare grandi opere. Penso all'autostrada Orte-Mestre, alla Pedemontana piemontese o alla strada statale Telesina, per menzionare alcune delle opere di cui si discute da tantissimo tempo, che sono pronte e che potrebbero usufruire di questa opportunità.

Il senatore Gibiino ha parlato anche dei costi minimi della sicurezza nell'autotrasporto. Si diceva che questi non vanno aboliti, ma mantenuti. Ricordo che i costi minimi della sicurezza sono previsti da una legge dello Stato, per cui il Governo è tenuto, anche in sede europea, a difendere questa legge: sarebbe incomprensibile un comportamento di segno contrario. Quello che auspichiamo è che attraverso un dialogo tra i diversi soggetti si possa arrivare ad un miglioramento e ad un ampliamento dell'accordo in materia. È un lavoro che ci auguriamo possa essere fatto insieme ai Sottosegretari delegati perché ovviamente, data una legge esistente, da attuare e difendere in sede europea, l'auspicio del Governo non può che essere quello di migliorarla, attraverso il dialogo tra i diversi soggetti che sono parti interessate, così da evitare che intervengano sempre terzi – in questo caso l'Unione europea – a risolvere i nostri problemi.

Quanto poi all'*ecobonus*, agli incentivi per le autostrade del mare, ai porti, al superbollo per le autovetture di alta cilindrata, sono questi tutti temi all'attenzione del Governo, che dovremo affrontare di volta in volta.

Per quanto riguarda l'intervento del senatore Ranucci, incentivare il trasporto su ferro è assolutamente una priorità. Non a caso, stiamo lavorando sui grandi corridoi; pensate al corridoio Mediterraneo da Madrid a Kiev.

Sul tema del trasporto su ferro dobbiamo anche, finalmente, mettere intorno ad un tavolo le Ferrovie dello Stato, il sistema portuale ed il sistema logistico (gli interporti) nei prossimi tre anni, perché è evidente che lo sviluppo di tutta l'area delle merci nel nostro Paese può avvenire solo in una sinergia a tre. Se concentriamo gli investimenti su alcuni porti, dobbiamo poi fare in modo che questi siano collegati alla ferrovia o comunque ad altre forme di trasporto. Cito un caso per tutti: non è pensabile, come mi ha detto il nostro commissario (ma risulta di tutta evidenza), che il porto di Ancona, su cui abbiamo un investimento, non sia collegato all'autostrada. Per arrivare all'autostrada, che è li vicino, occorre un'ora perché non c'è un collegamento. In questo modo lo sviluppo infrastrutturale del Paese non può avvenire.

È stata inoltre posta la questione Alitalia. Il recente piano industriale della società è stato apprezzato dal mercato. Sicuramente la situazione di

Alitalia, al pari di quella di altre compagnie aeree in un momento di crisi come questo, è delicata, in particolare per quanto riguarda l'aspetto finanziario, più che l'aspetto dei conti. Credo che si debba lavorare fortemente nella ricerca di un *partner* internazionale che rafforzi la nostra compagnia di bandiera e su questo il Governo può dare certamente un supporto ed un aiuto. Oggi il *partner* individuato è Air France: bisogna che Alitalia chiarisca con Air France se ritiene strategica Alitalia, nel qual caso lo deve dimostrare investendo sul nostro sistema. Si è individuato l'*hub* di Fiumicino, ma questo non può essere utilizzato solo per portare gli aerei a Parigi e da lì farli viaggiare in tutto il mondo. L'ho già detto l'altra volta e lo ripeto molto chiaramente, in modo che nessuno si offenda: i mercati che si stanno sviluppando sono quelli del Sud-Est asiatico, di tutta l'area africana e del Mediterraneo, nonché di tutti i Paesi arabi. È pertanto evidente che è fondamentale il ruolo strategico che l'Italia può giocare, anche dal punto di vista del sistema aeroportuale. La scelta di un *partner* forte è la scelta di chi vuole e ritiene che la nostra compagnia di bandiera sia un elemento e un fattore strategico. Tra l'altro, proprio Air France ha concluso un accordo con KLM per quanto riguarda l'*hub* di Amsterdam. Credo quindi che il primo interlocutore debba essere Air France, pur sottolineando come Alitalia non debba fermarsi solo a questo interlocutore, ma ricercare tra i possibili *partner* strategici quelli che possono ulteriormente migliorare il buon progetto industriale che è stato presentato.

Alcuni senatori, tra cui la senatrice Cardinali, hanno posto delle domande con riferimento al piano aeroporti. Vi posso dire che si è aperto un lavoro di confronto con le Regioni, di cui forse siete a conoscenza, e che la prima settimana di settembre incontreremo nuovamente i rappresentanti regionali per fare una sintesi delle osservazioni presentate. La mia intenzione è presentare, entro la fine di settembre o i primi dieci giorni di ottobre, nella condivisione con le Regioni, il nuovo piano aeroporti. Mi riferisco ad un piano che dia delle priorità, individui dei criteri e si assuma anche delle responsabilità. Ho incontrato numerosi presidenti di aeroporto, presidenti di Regione e sindaci: ciascuno difende la strategicità del proprio aeroporto, ma il tutto va inserito all'interno di un piano più generale.

Un criterio che non era presente nel piano messo a punto dal Governo Monti e che ritengo opportuno inserire è quello della continuità territoriale, nel senso di assicurare i collegamenti non solo tra le isole e il continente, ma anche rispetto a quelle parti del Paese non ancora adeguatamente infrastrutturate. Se uno scalo aeroportuale non rientra nei canoni tradizionali dell'interesse nazionale e tuttavia almeno temporaneamente sopperisce alla mancanza di altre modalità di trasporto, rientra nel criterio della continuità territoriale. Per arrivare alla decisione comunque ci sarà un confronto con il sistema aeroportuale e non solo con le Regioni.

Alcune delle domande poste sono superate (penso al ruolo delle fondazioni).

Quanto alle concessioni autostradali, chiedo al presidente Matteoli la possibilità di svolgere delle comunicazioni in un'apposita seduta, dinanzi alle competenti Commissioni parlamentari.

PRESIDENTE. Abbiamo già deliberato un'indagine conoscitiva.

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo però deve assumere delle decisioni importanti. Il senatore Esposito ha fatto riferimento al tema del rinnovo delle concessioni; inoltre, nel corso dell'indagine conoscitiva potrete verificare – ma non devo certo insegnarlo io al Presidente – l'esistenza di un'anomalia, ancorché non derivante da alcuna «cattiveria» politica o industriale. Abbiamo un sistema di concessionarie autostradali debole, nel senso che ci sono tante concessionarie su piccoli tratti e questo, alla fine, si trasforma in un elemento di debolezza per l'utente. È infatti evidente che dovendo fare degli investimenti e dovendo prevedere un ritorno finanziario, l'unico strumento che si ha a disposizione è la tariffa. Tuttavia un conto è spalmare gli investimenti su una rete autostradale di 3.000 chilometri (cosa possibile per un concessionario importante come ASPI); altra cosa è spalmare gli investimenti su una rete di 200-300 chilometri. Tanto più che non possiamo non tenere conto del fatto che oggi il fattore prezzo, anche per le autostrade, è diventato un elemento importante: non è detto che ad un aumento delle tariffe corrisponda un aumento delle entrate; anzi, abbiamo segnali che ci dicono che si registra una contrazione dei volumi di traffico. Non possiamo andare avanti con le mani davanti agli occhi; dobbiamo avere il coraggio di individuare i problemi, dialogando con l'Europa e cercando di trovare una soluzione che sia condivisa dal Parlamento e dal Governo: penso all'accorpamento delle tratte contigue e al prolungamento della concessione, come avviene in Francia, a fronte di ulteriori e necessari investimenti.

Ci sono tante questioni in ballo e per affrontarle bisogna partire da un tema essenziale: abbandonare qualsiasi pregiudizio. Per fare questo ci deve essere la massima trasparenza. Il pregiudizio riguarda, ad esempio, il rispetto da parte dei concessionari degli impegni assunti con lo Stato. Come primo atto della vostra indagine conoscitiva, potrei consegnare al Parlamento un documento – sapete che abbiamo l'*ex* IVCA (Ispettorato vigilanza concessioni autostradali) – in cui il Governo definisce lo stato dell'arte delle concessioni in essere, degli impegni che queste concessionarie avevano assunto e del loro stato di attuazione, in modo da rendere evidente quali di esse li hanno attuati all'80, quali al 90 e quali al 30 per cento (non ce ne sono, ma sto facendo un esempio) e le ragioni. In questo modo la trasparenza sarebbe totale; eviteremmo di perdere tempo sul tema della scarsa trasparenza, concentrandoci, invece, sul rapporto funzionale, cioè su cosa è assolutamente utile fare.

Dovremo, poi, come qualcuno di voi aveva accennato, incrementare gli incentivi sul fronte delle tariffe autostradali e ferroviarie. Come avrete notato, anche nel settore del trasporto pubblico locale ci troviamo di fronte ad aumenti. Il Governo dovrà predisporre una politica di incentivi sugli abbonamenti: è l'unica possibilità che abbiamo di intervenire. Ovviamente dovremo estendere tale politica a tutto il settore dei trasporti, non solo al trasporto pubblico locale. Nel settore dei trasporti nazionali occorre una politica complessiva, che incentivi, sia sulla rete concessionaria autostra-

dale, sia sulla rete ferroviaria, sia su quella aeroportuale e su quella del trasporto pubblico locale, gli abbonamenti, con agevolazioni e sconti. Riuscendo a trovare le opportune modalità e risorse, dovremo dimostrare la volontà del Governo e del Paese di incentivare questo settore e di aiutarlo anche attraverso l'uso della leva fiscale.

Per quanto riguarda il ponte sullo Stretto di Messina ormai la discussione è chiara: giustamente dalla Regione Calabria viene la richiesta di prolungare l'Alta velocità fino a Reggio; ma poi? Capite bene che il problema del ponte sullo Stretto non è ideologico, ma riguarda l'infrastrutturazione del Paese. Non possiamo permettere che una Regione importante come la Sicilia resti divisa dal resto del Paese per soli tre chilometri; altro conto è la Sardegna, che è collocata ad una distanza maggiore dal continente.

Questa è la ragione per cui, giustamente, i precedenti Governi hanno ritenuto necessaria quest'opera, se si vuole dotare di infrastrutture il Paese complessivamente inteso. Per questo ho parlato anche di trasporto pubblico locale: non possiamo pensare solo a quello, ma dobbiamo incentivare anche le reti. Diversamente, anche se riusciremo ad investire sull'Alta velocità fino a Reggio Calabria, vi sarà poi il paradosso di avere una linea morta.

Non mi esprimo in qualità di Ministro, ma da uomo politico che chiede di riflettere su questi temi. Non intendo aprire una discussione, ma siccome qualcuno mi ha posto il problema, dico con chiarezza quello che penso, anche se il Governo non ha intenzione di affrontare immediatamente la questione poiché dà la priorità ad altri problemi.

Per quanto riguarda l'esigenza di adottare il metodo della concertazione con le comunità locali in merito alla realizzazione delle opere infrastrutturali, su cui era intervenuto il senatore Cervellini, noi stiamo procedendo in questa direzione sia con i sindacati, sia con gli enti locali. Tra l'altro abbiamo avuto un incontro – e vorremmo continuare a procedere il questo senso anche per le altre grandi opere – con i sindaci della provincia di Alessandria, sollecitati da questa Commissione. Credo che il metodo della concertazione non faccia perdere tempo, ma aiuti a far comprendere l'utilità delle opere e consenta di recepire eventuali miglioramenti, quando questi possono essere recepiti.

Per quanto riguarda le questioni sottoposte al Ministro dai senatori della Lega Nord e Autonomie, rispondo che il piano proposto è bellissimo e lo sottoscriviamo, ma chi lo paga? Questa è la sintesi di un discorso pragmatico lombardo-veneto-piemontese. Mi sembra che anche su questo fronte abbiamo iniziato a dare risposte con il decreto-legge n. 69 del 2013. Mi auguro che la legge di stabilità possa dare segnali importanti per il rilancio della spesa buona, che è quella infrastrutturale, suddivisa secondo tre criteri che ribadisco: grandi opere, opere medie, opere piccole di manutenzione e di attenzione al territorio. Dobbiamo distribuire le risorse in maniera equilibrata, con un'equa ripartizione su tutto il territorio nazionale. E voi non potete fare altro che vigilare!

Con riferimento al quesito del senatore Sonego circa le gestioni commissariali, sulle opere del Nord-Est abbiamo incontrato tutti i commissari straordinari, compreso il commissario alla TAV Mestre-Trieste. Per essere molto chiari, le politiche devono essere decise non dai commissari, che sono uno strumento del Governo, ma dal Governo stesso, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalle Regioni competenti. Il commissario non può fare altro che attuare gli indirizzi e le linee che solo questi soggetti possono esprimere. Spero di aver dato una risposta chiara.

Circa la legge n. 443 del 2001 (la cosiddetta legge obiettivo) ho già risposto: secondo me è stata una grandissima legge; a distanza di dieci anni potremmo rivisitarla, incentrando l'azione sui nodi e non più sulle reti. Lavoreremo, quindi, in tal senso.

Per quanto riguarda la questione della Tirrenia e dei collegamenti con le isole, sapete che la recente sentenza della Corte costituzionale, che è intervenuta nel merito, ha ribadito un metodo che noi abbiamo già assunto e che sia il nuovo che il vecchio Parlamento avevano adottato. Quando si parla di continuità territoriale occorre coinvolgere anche le Regioni. La Corte, quindi, non ha annullato la convenzione in essere, ma ha semplicemente indicato che nel rinnovo della convenzione (tra l'altro ho verificato che anche la volta precedente l'ente regionale era stato coinvolto, ma è inutile ritornare sul passato) ci deve essere l'intesa, in questo caso, con la Regione Sardegna. Sul caso Tirrenia la Regione è stata da subito coinvolta dal sottoscritto sul minacciato aumento delle tariffe del trasporto merci.

Il tema delle tariffe è di enorme rilievo. Ne stanno pagando le conseguenze in questo momento la Regione e i turisti. Leggendo i giornali apprendo che le tariffe sono inaccessibili. Per il momento siamo intervenuti sulle tariffe del trasporto merci e, con un'iniziativa del Ministero, ne abbiamo bloccato l'aumento. Questa sera o domani mattina incontrerò il presidente della Regione Sardegna. Occorre, però, che sulla stipula della convenzione vi sia disponibilità da parte di tutti i soggetti coinvolti, altrimenti avremo solo rinviato il problema a settembre. Quando parlo di disponibilità intendo riferirmi alla disponibilità da parte di Tirrenia, del Governo e della Regione sarda a chiarire cosa si intende per garanzia della continuità territoriale. Innanzitutto significa accessibilità dei prezzi e collegamenti effettivi; ma occorre avere anche il coraggio di valutare se il numero di collegamenti può essere l'unico parametro con cui garantire la continuità territoriale. Dal mio personale punto di vista – ma parlo da Ministro – non può essere l'unico parametro. Infatti, in particolare in alcuni periodi dell'anno, oltre a garantire l'effettiva continuità territoriale dobbiamo considerare un altro parametro, quello del prezzo, che si ripercuote su tutto l'esercizio. Allora, se una ripartizione intelligente nel corso dell'anno nell'applicazione del concetto di garanzia della continuità territoriale, d'intesa con il territorio, può restituire un vantaggio enorme dal punto di vista delle tariffe, sia per le merci che per i passeggeri, questa è una strada che con coraggio deve essere percorsa. Perchè a volte ci vuole anche coraggio. È ovvio che l'eliminazione di una tratta suscita

le giuste e legittime rimostranze del Comune interessato, ma evidenziando l'interesse generale potremmo forse individuare una strada percorribile. Ovviamente sarei in contraddizione se questo non avvenisse anche con l'accordo della Regione interessata.

Ringrazio il Presidente e tutti i senatori. Spero di aver fornito delle risposte esaurienti e di aver dimostrato la massima disponibilità. Auspico che, come avvenuto per il decreto-legge n. 69 del 2013, Governo e Parlamento, ciascuno nella sua competenza, possano continuare una fruttuosa collaborazione nell'interesse del Paese.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro, che, devo dire, ha risposto con chiarezza su alcune questioni e con grande abilità su altre – e questo è un titolo di merito – per cui si renderà certamente necessario un nuovo incontro in futuro.

Ci sono infatti alcuni temi che meritano un approfondimento. Mi riferisco, innanzitutto, al Terzo valico: quando ero Ministro, sono venuto numerose volte in questa Commissione a dire che l'opera stava per essere avviata, ma ad oggi non è ancora partita. Mi incoraggia il fatto che, secondo quanto il Ministro ci ha appena riferito, al tavolo in cui si è deciso l'avvio dei lavori questa volta sedeva anche Trenitalia. Personalmente infatti ho sempre ritenuto che la realizzazione del Terzo valico non sia mai partita perché Trenitalia avrebbe tirato il freno a mano.

Un altro tema importante – ce ne sarebbero numerosi, ma non voglio dilungarmi troppo – è quello riguardante Alitalia, che tanto è costata al nostro Paese. Alitalia ha bisogno di un *partner* e su questo, signor Ministro, sono perfettamente d'accordo: credo che ciò sia indispensabile, perché oggi bisogna far parte di grande gruppi per poter sopravvivere. Proprio nel momento in cui aumenta il numero di persone che nel mondo prendono l'aereo, non c'è compagnia che riesca a portare i bilanci quantomeno in pareggio. C'è però un altro aspetto che il Governo italiano deve considerare. Alitalia ha bisogno anche di un certo supporto (e non parlo di risorse, visto che fino ad oggi di risorse ne ha avute anche troppe; pensiamo, ad esempio, alla cassa integrazione). Quando si concede la «quinta libertà» ad alcune compagnie straniere si provoca ad Alitalia un danno di grandissime proporzioni. Ricordo che durante l'ultimo Governo Berlusconi la «quinta libertà», richiesta con forza da un partito che faceva parte della maggioranza, non fu mai concessa. Quello che si disse è che non si voleva consentire alla Singapore Airlines di venire a Malpensa. Non era questo il problema. La Singapore Airlines poteva venire a Malpensa – e lo faceva – con tutti i voli che desiderava: quello che la compagnia voleva – e che poi il ministro Passera concesse – era venire a Malpensa e raccogliere passeggeri per portarli in tutte le parti del mondo. Questo non è accaduto né in Francia, né in Germania, né in Spagna, dove le compagnie di bandiera sono state in qualche modo difese. In quell'occasione, invece, noi non lo abbiamo fatto e Alitalia oggi ne risente.

Ringrazio ancora una volta il Ministro per la disponibilità mostrata nei confronti di questa Commissione – è la terza volta che ci incontriamo

in poco tempo – nell'affrontare certe questioni. Sono convinto che con il «decreto del fare» che sta per essere approvato il Governo abbia compiuto un notevole passo in avanti nella soluzione di tanti problemi – certamente non tutti – che coinvolgono le competenze di questa Commissione. Ritengo che lavorando in questo modo – non dico in sintonia, perché penso non sia neppure giusto – Parlamento e Governo possano trovare insieme le soluzioni migliori.

ESPOSITO *(PD)*. Signor Ministro, credo che meriterebbe un suo intervento chiarificatore la questione della stangata e dell'aumento dei prezzi per i trasferimenti verso il Sud Italia, sia da parte di Trenitalia che di NTV, che si sta verificando in queste ore di grande esodo (pur nei limiti di un esodo limitato dalla crisi). È il meccanismo dell'aumento del costo del carburante sulle autostrade nelle settimane di partenza. A mio avviso, non sarebbe negativo se al riguardo lei prendesse una posizione netta nei confronti dei due gestori.

Altra questione che vorrei richiamare brevemente alla sua attenzione riguarda le grandi opere. Credo che sia arrivato il momento di fare il punto – e penso che questa Commissione potrebbe farlo in accordo con il suo Dicastero – sull'attività dei commissari nominati. Le dico onestamente, Ministro, che continuo a riscontrare grossi problemi sia sul fronte dei commissari governativi (tanto per intenderci, i colleghi di Mario Virano, che ritengo sia l'unico che sta svolgendo al meglio la propria funzione) che dei commissari degli osservatori ambientali, di cui ho parlato con il ministro Orlando: la vicenda del Terzo valico è emblematica.

Una terza questione riguarda, infine, la vicenda Alitalia, su cui proprio oggi ho presentato un'interrogazione insieme ad altri colleghi. È sicuramente giusto il suo discorso sul piano complessivo degli aeroporti: le segnalo, tuttavia, che negli ultimi due mesi Alitalia ha completato – e speriamo che non vada oltre – un pesante ridimensionamento dei voli su Roma e Catania, che sono tratte importanti, tagliando almeno tre collegamenti giornalieri. Ritengo che questo non sia accettabile, non tanto per campanilismo ma perché bisogna capire qual è la strategia. Se neanche un aeroporto come Torino, che ha collegamenti e traffico significativi, merita di essere trattato come quello di una grande città, allora mi sfugge quale sia la strategia di Alitalia.

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente il ministro Lupi per il suo intervento.

Dichiaro concluse le comunicazioni del Governo.

I lavori terminano alle ore 15.

€ 1,00