

Seduta congiunta della Commissione Consiliare Permanente Affari Esteri, Emigrazione ed Immigrazione, Sicurezza e Ordine Pubblico, Informazione e della Commissione Consiliare Permanente Finanze, Bilancio e Programmazione; Artigianato, Industria, Commercio; Turismo, Servizi, Trasporti e Telecomunicazioni, Lavoro e Cooperazione

Venerdì 30 gennaio 2026, mattina

Il dibattito si concentra sulla richiesta delle Commissioni di fare piena chiarezza sul progetto dell'aviosuperficie di Torraccia, nata da un ordine del giorno che chiede trasparenza, sicurezza, attenzione ai residenti e una valutazione complessiva anche sul piano finanziario. Il Segretario di Stato per l'Attrazione degli investimenti turistici Federico Pedini Amati ricostruisce l'intero percorso istituzionale sottolineando che non si tratta di un'idea improvvisata, ma di un intervento previsto da decenni negli strumenti urbanistici e richiamato nei programmi di governo degli ultimi vent'anni, con espropri già effettuati e pagati per oltre quattro milioni di euro. Ricorda che il Congresso di Stato ha prodotto tre relazioni ufficiali – su progetto, territorio e sicurezza aeronautica – e che esiste già uno stanziamento di circa 3,6 milioni per la messa in sicurezza e l'asfaltatura della pista da 600 metri, ma che questo non basta a completare l'opera in modo coerente. Al centro del confronto emerge il rapporto con l'Arabia Saudita, descritto come un canale diplomatico tra Stati avviato nel 2021 e portato avanti da più governi, anche con forze politiche oggi all'opposizione. Pedini Amati rivendica che ogni passaggio, dalla lettera di intenti alla proposta di finanziamento, è avvenuto su mandato del Congresso di Stato e condivisione della maggioranza, fino all'offerta di un prestito estremamente vantaggioso all'1,5 per cento per 18 anni, definito "un progetto pilota" che potrebbe aprire la strada ad altri interventi infrastrutturali. Nel confronto affiora anche la preoccupazione per il rapporto con i cittadini e con il comitato contrario, ma il Segretario ribadisce la disponibilità al dialogo e insiste sul fatto che asfaltatura e recinzione aumentano la sicurezza rispetto all'attuale pista in erba, anche per gli abitanti della zona. Nell'intervento di Pedini Amati emerge chiaramente una critica a eventuali ripensamenti tardivi, perché, afferma, "non faremmo una bella figura" dopo aver chiesto e negoziato un prestito tra Stati: rinunciare ora equivarrebbe, nelle parole del Segretario, a perdere "una vera opportunità per la Repubblica".

Il Segretario di Stato per il Territorio, Matteo Ciacci, inserisce l'aviosuperficie dentro una linea di governo che punta a sbloccare opere ferme da anni e a portare i cantieri a conclusione, rivendicando un approccio pragmatico che ha già prodotto risultati su numerosi interventi territoriali. Sottolinea che sull'aviosuperficie lo Stato ha già speso oltre quattro milioni di euro tra espropri, incarichi e progettazioni, senza aver realizzato nulla di concreto, e che fermarsi ora significherebbe buttare via risorse pubbliche. Per Ciacci non ha senso distinguere tra opere "sì" e opere "no": se i soldi sono stanziati e gli atti compiuti, si deve andare avanti. Allo stesso tempo evidenzia la necessità di un confronto serio con il Comitato di Torraccia, l'Aeroclub e tutti gli stakeholder, perché senza un accordo condiviso il progetto rischierebbe di bloccarsi "alla prima ruspa". Sul piano tecnico ricorda che l'asfaltatura della pista da 600 metri è stimata in 3,6 milioni e che il progetto per l'allungamento a 860 metri è in fase avanzata, ribadendo che si tratta di interventi necessari per la sicurezza e la tutela dei residenti. La sua posizione è chiara: serve volontà politica e capacità di gestione del confronto, altrimenti si ripeteranno gli errori del passato. Il Segretario di Stato per le Finanze, Marco Gatti, chiarisce che l'ipotesi di una pista da 1.200 metri, emersa da manifestazioni di interesse privato, è stata scartata per ragioni di sicurezza e compatibilità con le abitazioni, mentre l'opzione dei circa 900 metri rappresenta il massimo tecnicamente sostenibile. Sottolinea che il progetto deve essere completo e coerente, comprendendo non solo l'estensione della pista ma anche recinzioni,

askanews S.p.A.

Agenzia di stampa

Sede Legale: Via Prenestina, 685 - 00155 Roma Italia
direzione@askanews.it

presidi di controllo e una presenza diretta delle autorità, rispondendo alle criticità segnalate dai residenti. Un nodo politico centrale, secondo Gatti, è quello della gestione futura dell'infrastruttura: un investimento significativo non può convivere con l'attuale modello e la gestione dovrà essere qualificata, pubblica o privata che sia, ma definita fin da subito. Sul finanziamento, ricostruisce il lavoro svolto con il fondo saudita, spiegando che si è trattato di una verifica di fattibilità e di una lunga negoziazione contrattuale per rendere l'accordo compatibile con l'ordinamento sammarinese, arrivando oggi a condizioni definite. La sua posizione è che il passo successivo debba essere un progetto di legge specifico, che indichi chiaramente cosa si realizza, quanto costa e come viene finanziato.

Nicola Renzi (RF) esprime forte perplessità sul metodo seguito dal governo e dice di non capire se il progetto dell'aviosuperficie sia all'inizio o alla fine del suo percorso. Pur ritenendo positivo, in linea generale, sviluppare relazioni con l'Arabia Saudita, avverte che non si può pensare di accedere a prestiti agevolati "per simpatia" e chiede un chiarimento politico e diplomatico sui rischi e sui limiti di questo canale. Fabio Righi (D-ML) sposta il tiro sul metodo politico, sostiene che questo progetto lo conosce "dalla nascita" e accusa apertamente una parte della politica di non volerlo realizzare, di rallentare tutto con pretesti sempre diversi, dai cento metri di pista alle recinzioni, fino ai camion di ghiaia: secondo lui c'è chi non vuole che San Marino apra un canale strutturato con quella regione del mondo e chiede ai colleghi di dire chiaramente chi frena e chi "fa spendere soldi e poi impedisce di andare avanti". Iro Belluzzi (Libera) prende le distanze da questa impostazione e mette al centro il tema della condivisione: per lui qualsiasi infrastruttura che incide su un territorio così piccolo deve partire dall'accordo con i cittadini e con la Giunta di Castello. Francesco Mussoni (PDCS) parla dell'aviosuperficie come di un'infrastruttura strategica per un piccolo Stato enclave che da anni ha deciso espropri e passaggi preparatori e sostiene che oggi la priorità non sia discutere di chi finanzia ma definire chiaramente il progetto da condividere poi con la popolazione, lasciando al Congresso la scelta discrezionale sullo strumento di finanziamento. Su una linea simile Gerardo Giovagnoli (PSD) propone di dividere il problema in tre piani – opera, cittadinanza, finanziamento – e sottolinea che l'aviosuperficie può diventare un accesso diretto alla Repubblica con possibili ricadute economiche, ma che questo richiede decisioni chiare sulla configurazione tecnica e un confronto strutturato con i residenti di Torraccia. Dalibor Riccardi (Libera) insiste a sua volta sul metodo: nessun investimento strategico può essere imposto dall'alto, il lungo stallo dal 2021 dimostra una difficoltà di dialogo con il territorio e, prima di decidere su allungamenti e asfaltatura, chiede una vera analisi costi-benefici, mettendo al centro tre condizioni: confronto reale con la cittadinanza, valutazione d'impatto seria e continuità di rapporti corretti e coerenti con eventuali finanziatori esteri. Antonella Mularoni (RF) esprime delusione per un governo che arriva in Commissione senza scelte chiare nemmeno sulla lunghezza della pista, teme un'ulteriore perdita di credibilità verso l'estero e ricorda che già in passato, in assenza di un business plan solido, nessun investitore privato si era detto disposto a mettere capitali su Torraccia; giudica rischioso aumentare l'indebitamento con un prestito estero senza garanzie di redditività. Matteo Zeppa (Rete) attacca il governo sull'assenza di una linea univoca, ricorda le uscite pubbliche contrastanti sul fondo saudita e sposta con forza il focus sulla sicurezza: descrive un'aviosuperficie "né carne né pesce", gestita in modo anarchico da privati, con feste, traffico disordinato, atterraggi acrobatici sopra le case, episodi sospetti e controlli scarsi o inesistenti, e sostiene che qualsiasi discussione sull'ampliamento deve partire da una gestione pubblica, professionale e trasparente dell'area. Gian Nicola Berti (AR) richiama tutti alla concretezza, ricordando che il Consiglio ha già deliberato all'unanimità l'asfaltatura dei 680 metri per ragioni di sicurezza e stanziano le relative risorse: a suo giudizio il vero problema è l'incapacità amministrativa di dare esecuzione a decisioni già prese. Manuel Ciavatta (PDCS) sottolinea che il rafforzamento dei rapporti con l'Arabia Saudita può rappresentare un'opportunità per il Paese, ricordando però che l'apertura al finanziamento estero non nasce con l'attuale governo ma affonda le radici anche nell'esecutivo precedente. Sul merito dell'aviosuperficie chiarisce che la maggioranza esclude categoricamente l'ipotesi di una pista da 1.200 metri, mentre considera condivisa la necessità

*di asfaltare e mettere in sicurezza l'area; ritiene inoltre più coerente, se si interviene, puntare a una pista di circa 850 metri, tecnicamente superiore e più utile rispetto ai soli 650 metri. Ciavatta indica quindi una linea di gradualità: completare gli interventi già finanziati sulla pista esistente e, parallelamente, chiedere al governo una progettazione complessiva e organica che definisca funzioni, sicurezza, gestione e sostenibilità, da condividere con i residenti prima di qualsiasi scelta sul finanziamento. In questa cornice presenta **un Ordine del giorno della maggioranza**. Emanuele Santi (Rete) critica innanzitutto il metodo seguito dal governo, giudicando sbagliato depositare relazioni a ridosso della seduta su una questione così delicata e partecipata. Sul fronte della sicurezza giudica positivo l'eventuale trasferimento dell'autorità aeronautica a Torraccia, ma solo se accompagnato da una presenza reale e continuativa di controllo. Solleva inoltre il nodo geologico, avvertendo che un allungamento a 800–900 metri comporterebbe opere di contenimento complesse e costose in un'area fragile, che non possono essere sottovalutate. Nel finale anche *Domani Motus Liberi*, per il tramite del capogruppo Fabio Righi, dà lettura di **un Ordine del giorno**.*

Dopo le repliche dei Segretari di Stati, la seduta viene sospesa alle ore 13.00. Sarà convocata una prossima seduta per la conclusione del dibattito e la messa in votazione degli Odg.

Comma 2 - Riferimento del Congresso di Stato e successivo dibattito per approfondire gli aspetti relativi alla sicurezza e in materia finanziaria relativamente all'aviosuperficie di Torraccia e ai progetti di investimento sull'area, a seguito dell'approvazione di un Ordine del Giorno da parte della Commissione II nella seduta del 12 dicembre 2025

Segretario di Stato Federico Pedini Amati: Questa commissione, su questo punto, è stata richiesta soprattutto in seguito a un ordine del giorno del dicembre 2025 che, nei fatti, richiede da parte del Congresso di Stato una rappresentazione complessiva sul tema dell'aviosuperficie, con particolare attenzione al progetto, alla massima trasparenza dello stesso, alla sicurezza della zona, alla serena convivenza dei cittadini dell'area di Torraccia e, in particolare, alla discussione della parte finanziaria sulla zona indicata. Per quanto ci riguarda come Congresso di Stato, vi abbiamo consegnato tre relazioni. La prima riguarda le indicazioni tracciate dalla Segreteria al Turismo; chiaramente sono state predisposte insieme a me, al collega Gatti e a Ciacci. Una seconda relazione concerne strettamente la parte legata al territorio, mentre la terza è stata richiesta all'ente regolatore dell'aviazione civile e marittima. In queste tre relazioni potete leggere direttamente quali sono le linee guida e gli orientamenti emersi da parte di tutti questi attori. Ho l'obbligo di rappresentare come si è sviluppato il rapporto relativo a un possibile finanziamento, oltre a quello già stanziato nei vari capitoli di bilancio negli anni passati, per quanto riguarda la messa in sicurezza e l'avvio dei lavori della pista dell'aviosuperficie – asfaltatura, massicciata, recinzione e quant'altro – i noti 3 milioni e mezzo già stanziati nei bilanci precedenti, sia per la parte eccedente sia, eventualmente, per la parte totalitaria, laddove vi fosse un intendimento comune. Ho inoltre l'obbligo di rappresentare lo svolgimento delle varie attività portate avanti con lo Stato dell'Arabia Saudita, ricordando che si tratta di un rapporto anche diplomatico. Il primissimo incontro avvenuto in Repubblica è stato infatti svolto presso la Segreteria di Stato per gli Affari Esteri, con la mia presenza, quella del Segretario Gatti e del Segretario Beccari; correva l'anno 2021. Ricordo inoltre che nei quattro programmi di governo degli ultimi quattro governi, come potete verificare anche nelle relazioni, era sempre presente la messa in sicurezza, l'adeguamento o comunque la sistemazione di un'area che, all'interno del piano particolareggiato, è prevista come aviosuperficie. Non si tratta quindi di un'idea estemporanea: il piano particolareggiato prevede in quell'area la collocazione di una superficie. Da lì in poi, tutti i governi che si sono succeduti hanno indicato, nei rispettivi programmi, la volontà di porre in essere iniziative e azioni volte al miglioramento di quell'area. Per quanto riguarda il rapporto con l'Arabia Saudita, voglio ripercorrere puntualmente come si è sviluppato, così che abbiate una cognizione chiara di quanto accaduto. Questo rapporto è passato sia attraverso questo governo sia attraverso quello precedente, incluso il periodo in cui governavamo insieme a colleghi che oggi siedono anche

tra Rete e Domani Motus Liberi. La prima nota verbale della Reale Ambasciata dell'Arabia Saudita, oltre all'incontro del 2021, è datata 18 marzo 2022. Nell'agosto 2023 il ministro del Turismo chiede di recarsi nella Repubblica di San Marino in visita ufficiale, con la presenza del Segretario Beccari e del sottoscritto. Sempre nell'agosto 2023 si tiene l'incontro tra il ministro del Turismo Al-Khateeb e i Segretari di Stato Pedini Amati e Beccari. Nel novembre 2023, su mandato del Congresso di Stato, vengono assunte varie delibere, in entrambi i governi, che danno mandato di proseguire nel rapporto di reciproco interesse con uno Stato sovrano quale l'Arabia Saudita. A settembre 2023 il Congresso di Stato conferisce il mandato per firmare una lettera di intenti con il fondo sovrano di investimento dell'Arabia Saudita. Sempre a settembre, il Segretario Pedini si reca a Riad e firma la lettera di intenti per la cooperazione in materia di investimenti. Nell'ottobre 2023 il fondo dell'Arabia Saudita comunica di aver deliberato la volontà di sostenere l'ampliamento dell'aviosuperficie di Torraccia con un prestito fino a 29 milioni di euro al 3 per cento. Nel frattempo avevamo fornito una serie di documenti progettuali, quelli disponibili in quel momento, che costituivano il progetto definitivo allora esistente. Successivamente è stato chiesto di intervenire ulteriormente sul tasso, per migliorarne le condizioni. Una delegazione saudita ha visitato la Repubblica di San Marino e, insieme ai vari stakeholder, ha verificato fisicamente le aree di interesse sulle quali si intendeva intervenire, tra cui l'aviosuperficie. Nel novembre 2023, a distanza di pochi mesi, il fondo saudita accetta di finanziare i lavori di riqualificazione dell'aviosuperficie all'1,5 per cento per 18 anni. Qui mi fermo un attimo. Sappiamo tutti che la Repubblica di San Marino, sui mercati internazionali, accende debito a tassi di interesse decisamente più alti. Se utilizziamo risorse prese a prestito, paghiamo inevitabilmente quei tassi. Questo vale per le infrastrutture in generale, non solo per l'aviosuperficie. Questo progetto rappresenta un progetto pilota, l'inizio di altri possibili interventi. Per l'aviosuperficie, tutto ciò che vi sto dicendo è stato ampiamente spiegato in maggioranza e condiviso dal Congresso di Stato. Nel caso specifico, il tasso sarebbe dell'1,5 per cento per 18 anni, con tre anni di grazia, senza alcun aumento nel tempo, anche qualora si intervenisse su altre infrastrutture oltre all'aviosuperficie. Da questo punto di vista, le condizioni risultano estremamente vantaggiose. Apro e chiudo una parentesi: il governo italiano, come riportato dai mezzi di informazione in questi giorni, ha portato a casa dall'Arabia Saudita investimenti per circa 500 miliardi di euro. Qui parliamo di un rapporto diplomatico tra Stati. Il mandato non se lo è preso il Segretario Pedini, ma è stato conferito dal Congresso di Stato, con condivisione nei vari passaggi con la maggioranza. Nel novembre 2023, dunque, viene ulteriormente migliorato il tasso di interesse a favore della Repubblica di San Marino e i Segretari di Stato Gatti e Pedini chiedono, oltre a questo possibile finanziamento, se l'Arabia Saudita sia disponibile a finanziare anche altre opere. Banalmente si è sempre parlato dell'ospedale, ma potrebbe essere qualsiasi altra cosa, perché allo Stato, oltre a questa richiesta, in questo momento non ce ne sono altre. In ogni caso è stata inviata una nota da parte mia e del Segretario Gatti verso l'Arabia Saudita per chiedere se questo fosse fattibile, e sto andando proprio punto a punto. Siamo a febbraio 2024 e, nell'ottobre 2024, in sostanza ci è stato detto che immediatamente dopo la chiusura dell'accordo sull'aviosuperficie la procedura sarebbe stata molto più semplificata, perché questo primo progetto pilota avrebbe consentito poi di andare avanti in altre possibili condizioni di finanziamento. Badate bene, io sono sicuro che comprenderete che quando uno Stato richiede un aiuto economico a un altro Stato passa inevitabilmente un rapporto diplomatico. Forse in precedenza questo non era mai avvenuto, se non tanti anni fa con l'Italia, che attraverso la Cassa Depositi e Prestiti diede una mano, nel periodo postbellico, a favore dei dipendenti della Repubblica di San Marino di quell'epoca e per altre necessità. Non è mai stato aperto un canale di prestito economico per intervenire su un'infrastruttura. Io però non lo vedo come un'accezione negativa, anzi la vedo come un'accezione positiva per un motivo molto semplice. Si dirà: non possiamo essere ostaggio di un Paese, che sia l'Arabia Saudita, l'Italia, l'America o la Russia, per quanto riguarda il debito. Certamente, lo condivido. Ma se noi interveniamo con un prestito chiaro, con un importo fissato, che potrebbe essere dai 5 ai 10 milioni di euro per sviluppare la pista fino a 860 metri, non mi sembra che la Repubblica di San Marino si metta in pericolo per questo importo rispetto a un indebitamento complessivo sui mercati di oltre 300 milioni di euro. Un conto sarebbe che uno Stato sovrano detenesse il debito

completo del nostro Paese, un altro è avere un prestito agevolato da parte di uno Stato per un importo, paradossalmente, anche molto piccolo, che potremmo onorare in qualsiasi momento, anche attraverso la riaccensione di un debito sui mercati se del caso. Quindi questo pericolo di metterci nelle mani di chissà quale altro Stato sovrano e di essere condizionati non lo vedo assolutamente. Oltretutto, una volta saldato il nostro debito, il rapporto con questo Stato si esaurisce, quindi non ci vedo alcun problema. È un po' come pagare un mutuo, lasciatemelo dire, per la ristrutturazione di un'abitazione. Arriviamo così al periodo dell'ottobre 2024. Da lì in avanti il governo, tutto il governo, il Congresso di Stato, ha messo in campo collaboratori e consulenti per verificare la contrattualistica vera e propria del prestito, tra cui l'Avvocatura dello Stato. L'accordo è stato definito con l'avvallo dell'Avvocatura dello Stato ed è conforme alle norme della Repubblica di San Marino al 31 dicembre 2025. Oggi, mentre parliamo, abbiamo un contratto in mano che si rifà puntualmente alla legislazione sammarinese, con l'ok di tutti gli organismi istituzionali verificatori: il contratto va bene e può essere firmato. Questo per quanto riguarda il ragionamento del prestito estero. Si dirà che non c'è solo il possibile prestito saudita, ma che c'era già uno stanziamento in essere, che il progetto approvato precedentemente prevedeva una pista da 600 metri e che quindi l'importo stanziato era tarato su quella lunghezza. Nella relazione di Matteo Ciacci, per la parte territorio, vedete i numeri: il costo per la messa in sicurezza e l'asfaltatura della pista da 600 metri è stimato in 3 milioni e 600 mila euro. Badate bene che sono stati fatti espropri, già avvenuti e in larga parte già pagati, per oltre 4 milioni di euro, non in quest'ultimo governo. Questo dimostra che la volontà, da parte di più governi, di quello precedente e di questo, anche in funzione degli espropri già effettuati e pagati, c'è sempre stata. È stato un obiettivo perseguito non da un unico Congresso di Stato, ma da più Congressi di Stato. Poi si dirà: come viene asfaltata la pista, come viene montata la recinzione, come viene realizzata la massicciata, come vengono informati i cittadini di Torraccia o il comitato contrario. Su questo abbiamo sempre dato ampia disponibilità a parlare con il comitato e con i cittadini, a spiegare l'inizio e la fine dei lavori e ciò che si andrà a fare in quell'area. Riteniamo però, in coscienza, che quando parliamo di messa in sicurezza non sia un vezzo, ma la realtà delle cose. Oggi, che si chiami aviosuperficie, rimarrà un'aviosuperficie anche con l'allungamento della pista a 860 metri. Una pista d'asfalto è molto più sicura di una pista in erba, così come una recinzione adeguata evita che animali o persone entrino in quell'area mettendo in pericolo se stessi o chi opera con gli aeromobili. Penso che questa sia una cosa seria e condivisibile. Qui non c'è qualcuno che vuole fare un progetto particolare senza informare i cittadini o senza sedersi con il comitato. Si sta semplicemente dicendo che, dopo quarant'anni, vorremmo concludere ciò che è previsto in tutti i programmi di governo almeno degli ultimi vent'anni. A maggior ragione quando sono già stati spesi molti soldi per gli espropri di quell'area, altrimenti non avrebbe avuto senso pagare progettisti ed espropri per oltre 4 milioni di euro. Questa è la logica dello stato dell'arte ad oggi. Si dirà: iniziamo con i 600 metri e con i soldi già stanziati a bilancio. Benissimo, ma non bastano per completare l'altra parte della pista, quella per cui il progetto deve ancora essere depositato, e c'è stato un ritardo per varie motivazioni. I 260 metri aggiuntivi, che porterebbero la pista da 600 a 860 metri, possono essere realizzati solo dopo il deposito del nuovo progetto e della relativa relazione geologica. Siamo in attesa esclusivamente di questi due atti formali. Gli incarichi sono stati dati da tempo, quindi si tratta solo di chiudere i lavori tecnici e procedere al deposito per poi partire con le attività nell'area. Ovviamente, tutto ciò che ho detto siamo pronti a spiegarlo nel dettaglio alla cittadinanza, al comitato contrario, alla maggioranza, all'opposizione e a chiunque voglia conoscere nel dettaglio come si svilupperanno i lavori. Ma arrivati ormai a questo punto, al di là del finanziamento dell'Arabia Saudita, e considerando almeno i fondi già stanziati a bilancio da diversi anni per i 600 metri, dobbiamo semplicemente dirci se avviare i lavori o se abbiamo fatto tutto questo per poi non realizzare l'opera. Noi non possiamo iniziare i lavori "a metà": dobbiamo iniziare i lavori con un progetto compiuto, definito. Se abbiamo detto che è fattibile portare la pista a 860 metri, perché non dovremmo fare una pista da 860 metri? C'è un motivo? Non vorrei che su questo si facesse un gioco, dicendo che, siccome serve un altro milione e mezzo per arrivare a 860 metri, allora, forse per non accendere un prestito di diversa natura o per non collocare ulteriori risorse, ci si ferma a 600 metri. A me sembra un'impostazione non opportuna, che

rischia di trasformarsi in una contraddizione in termini: sarebbe un lavoro fatto a metà. Potrei stare qui a parlare delle relazioni e dei tanti ragionamenti che sono stati fatti in momenti diversi, ma posso riassumere così: il Congresso di Stato, con due diverse maggioranze, ha deliberato più volte su questo tema. La maggioranza è stata informata più e più volte anche sul finanziamento arabo e c'è sempre stato il semaforo verde. Se oggi c'è un ripensamento, lo dico con chiarezza, sugli arabi, sugli 860 metri o su qualsiasi altro aspetto, è bene dirlo. Ma va ricordato che questo non è un rapporto che passa attraverso l'interlocuzione con una società privata: è un rapporto diplomatico tra due Stati. E non faremmo una bella figura se, dopo aver chiesto noi un prestito del tutto conveniente per il nostro Paese, in due legislature, arrivati in fondo, oggi tornassimo indietro. Non ho mai personalizzato: non ho mai detto "l'ho fatto io". Le cose le ha fatte il Congresso di Stato, la maggioranza le ha avallate. Se qualcosa non doveva avvenire, lo si doveva dire prima di arrivare a questo punto. Oggi sarebbe davvero complicato, di fronte al mondo che collabora con questi Paesi del Medio Oriente tornare indietro e dire: "Abbiamo scherzato, vogliamo tornare indietro, non abbiamo più interesse ad aprire con voi questa collaborazione". L'anomalia di questo Paese è non comprendere che, con l'avvio dei lavori dell'aviosuperficie si apre anche un canale di arrivo nella Repubblica di San Marino attraverso gli aeromobili, elevando il livello del nostro turismo. Se non capiamo che questa è una vera opportunità, allora non so quando e se faremo mai qualcosa per alzare il livello del nostro Paese anche in termini di maggiore indipendenza, considerando che non abbiamo il mare, non abbiamo altre grandi risorse, non abbiamo petrolio o altro. Non sarebbe un dispetto a qualcuno, sarebbe una mancata opportunità per la Repubblica di San Marino. Sia chiaro anche un altro punto: non stiamo parlando di un aeroporto come l'aeroporto internazionale di Rimini. Si tratta di mettere in sicurezza un'aviosuperficie, con un allungamento dell'attuale pista di 260 metri. Non atterreranno, per capirci, i 747; potranno atterrare piccoli jet, chiamiamoli così, e su questo mi correggeranno i tecnici più esperti di me, che possono utilizzare una pista di quella lunghezza. Tutto il resto riguarda la sicurezza, anche a favore degli abitanti di Torraccia. Lo ribadisco: io mi sentirei più tutelato se un aeromobile che si muove in un'aviosuperficie atterrasse su una pista asfaltata piuttosto che sull'erba. L'ente regolatore, che in questo caso è l'Ente Registro Aeronautico e Navale della Repubblica di San Marino, potrebbe collocarsi nell'area di Torraccia per prestare quel presidio necessario nel momento in cui queste opere di edilizia verranno completate. Sarebbe una doppia garanzia: per lo Stato, che può verificare i velivoli che si recano in quell'area, e per i cittadini, oltre che per l'interesse generale della Repubblica. Anche da questo punto di vista non c'è trucco, non c'è inganno: non si capisce perché in questo Paese non si possa compiere, una volta per tutte, un'opera infrastrutturale che non è importante solo per un governo o per una maggioranza, ma per l'intero Stato. Mi auguro, e lo dico sinceramente, che questa Commissione, una volta per tutte, dia il via libera allo sviluppo definitivo dell'area di Torraccia e dell'aviosuperficie, con tutti gli impegni che ci siamo assunti.

Segretario di Stato Matteo Ciacci: In questo anno e mezzo, da quando ci siamo insediati, il governo ha attivato una serie di cantieri che erano fermi e che meritavano di essere portati avanti. Dal punto di vista delle priorità territoriali, abbiamo attivato il centro sanitario di Borgo Maggiore, è partita la riqualificazione e rifunzionalizzazione di Palazzo Begni, abbiamo aperto le buste il 2 febbraio, rimetteremo in pista la Scala Malagola dopo dieci anni di fermo insieme al Cinema Turismo, la rifunzionalizzazione dell'area di Baldasserrona, abbiamo risposto alle richieste della Giunta di Castello di Borgo rifunzionalizzando l'area del Santo, il Polo della Sicurezza che avete visto nei giorni scorsi, il pattinaggio, l'area alta del centro storico che inaugureremo a fine febbraio insieme a Bruno Reffi, e partiranno il 4 febbraio i lavori per l'allungamento del trenino di 140 metri fino all'ex stazione. Abbiamo sviluppato tutte le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria degli istituti scolastici e le opere pubbliche nei Castelli, le piccole opere dei Castelli che però sono fondamentali. In più abbiamo attivato una serie di bonifiche che ritengo particolarmente importanti, come quella dell'ex distributore di Borgo Maggiore, quarant'anni di degrado con un vero e proprio cimitero di auto, sistemata, chiusa e riasfaltata come richiesto dalla Giunta di Serravalle. A questo si aggiungono le opere pubbliche e le bonifiche sugli argini e sui torrenti, ambiti su cui in passato non si interveniva

e sui quali invece oggi abbiamo destinato maggiori risorse. Questa premessa serve a chiarire l'attivismo sul territorio. Se avessimo buttato il progetto del trenino, di Baldasserrona o di Palazzo Begni, avremmo buttato via soldi. Tempo e soldi. Invece oggi abbiamo cantieri che partono e finiscono. Questo è un modo di governare che produce risultati ed è, a mio avviso, un buon modo di governare. Arrivo così al tema dell'aviosuperficie. È la stessa linea che abbiamo sempre tenuto: non c'è un'opera che sì e un'altra che no. I soldi ci sono, li abbiamo stanziati, si va avanti, perché altrimenti buttiamo via risorse. Capisco che la politica voglia mettere la bandierina, ma non ha senso. Sull'aviosuperficie, occorre evidenziare che l'amministrazione ha già sostenuto notevoli oneri economici per procedure espropriative, studi specialistici, incarichi professionali, attività di progettazione e altri adempimenti tecnico-amministrativi. Quello che fa arrabbiare è che, come spesso accade, abbiamo speso soldi senza aver fatto neanche un centimetro di asfalto. È possibile? Questo è stato il modo di governare degli ultimi trent'anni. Abbiamo speso cifre enormi: primo esproprio 1 milione e 750 mila euro, secondo esproprio 1 milione e 793 mila euro, incarichi per oltre 510 mila euro. In totale più di 4 milioni di euro solo di spese. Se non lo volevamo fare, perché abbiamo speso questi soldi? Questo è il tema. Se abbiamo speso così tanto e c'è la volontà politica di andare avanti, gli espropri ci sono, le particelle ci sono, gli incarichi ci sono, i progetti ci sono. L'unica cosa che dico è che, viste le sensibilità del Comitato di Torraccia e dell'Aeroclub, dobbiamo sederci attorno a un tavolo per capire come far andare avanti questo progetto. Troviamo soluzioni: magari collocare l'aviazione civile per i controlli, in modo da evitare conflitti con i cittadini di Torraccia e con l'Aeroclub. Troviamo le modalità tecniche più adeguate, se c'è la volontà politica di andare avanti. Anche perché, e lo dico chiaramente, le procedure di pubblica utilità sono state votate dalla precedente maggioranza. Io, per esempio, non le ho votate, lo dico apertamente. Andiamo avanti e troviamo un accordo serio. Questo è l'approccio. Ma una cosa deve essere chiara: se continuiamo come in passato, con un progetto che alla prima ruspa scatena la rivolta di tutto il Paese, non andiamo da nessuna parte. Serve un accordo serio con tutti gli stakeholder della zona, altrimenti alla prima ruspa, alle sette di mattina o alle sette di sera, i lavori si fermano. Lo abbiamo visto in passato. I cantieri che abbiamo avviato – Palazzo Begni, Baldasserrona, il trenino, il pattinaggio – non si sono fermati perché abbiamo agito in un certo modo. Vengo rapidamente alla relazione tecnica. Le spese per l'asfaltatura della pista da 600 metri sono stimate in 3 milioni e 600 mila euro. Sui 860 metri il progetto è in fase di completamento e siamo in dirittura d'arrivo. Alla luce degli elementi tecnici e normativi esaminati, l'asfaltatura e l'allungamento della pista sono interventi strutturalmente necessari, che rispondono a esigenze di sicurezza oggettive, legate anche a criticità geomorfologiche. Il progetto contribuisce alla riduzione del rischio per le operazioni di volo e alla tutela della popolazione residente. Tutta la documentazione è agli atti: Commissione Tecnica Edilizia, Commissione Tecnica, secondo esproprio, pubblica utilità, incarichi al progettista e al geologo. Concludo dicendo che per fare questo progetto serve volontà politica e capacità politica di portarlo avanti. Altrimenti, alla prima ruspa, il progetto si ferma.

Segretario di Stato Marco Gatti: Dell'aviosuperficie, credo, si parli dagli anni Ottanta, quando venne inserita nel primo piano regolatore, ma di fatto non è mai stata una vera priorità per nessun governo. Tutti i governi l'hanno inserita nei programmi, però alla fine si è sviluppata soprattutto a livello amatoriale, nell'area individuata, con una pista in terra e qualche infrastruttura gestita da quella che è sostanzialmente un'associazione, l'Aeroclub. Gli ultimi governi hanno iniziato a considerare in maniera più specifica la possibilità di sviluppare l'area, creando le condizioni per farlo. Anche perché le visite che abbiamo avuto da parte del Monval in Repubblica ci hanno messo di fronte al fatto che, pur essendo una pista in terra, già così sarebbe necessario essere più presenti nei controlli; se poi la andiamo anche ad asfaltare, è evidente che diventa più facile atterrare e ripartire, e quindi cresce la necessità per lo Stato di un'attenzione maggiore in termini di controllo dell'area. Gli ultimi governi, come dicevo, hanno ritenuto di dover iniziare a ragionare diversamente. Si è partiti, forse in modo non del tutto coordinato, prevedendo la possibilità di asfaltare la pista. Oggi stiamo parlando di un'area che può essere asfaltata, perché già oggi è autorizzata fino a 650 metri, ma sappiamo che i 650 metri

hanno poca ragione d'essere, e si è valutato di svilupparla ulteriormente fino a un massimo individuato dalle relazioni in circa 900 metri. Come governo, già nello scorso esecutivo, abbiamo pubblicato una manifestazione di interesse internazionale per verificare se vi fossero investitori interessati. Alcuni soggetti hanno manifestato interesse a sviluppare l'aviosuperficie, ma tutte queste proposte ipotizzavano una pista da 1.200 metri, perché una pista di quelle dimensioni consente di realizzare un business plan di una certa consistenza, con un ritorno economico tale da compensare gli investimenti necessari. Tuttavia, dalle verifiche tecniche è emerso che i 1.200 metri avrebbero comportato lo spostamento dell'asse della pista, con un avvicinamento eccessivo alle abitazioni, creando non solo disagio, ma anche problemi di sicurezza. Alla fine si è quindi optato per lavorare sull'ipotesi dei 900 metri, cioè il massimo tecnicamente possibile, proprio perché, se andiamo verso l'asfaltatura, abbiamo ritenuto opportuno sfruttare al meglio il potenziale, per permettere l'atterraggio di un numero maggiore e più vario di aeromobili. Non diventerà mai un aeroporto in senso proprio: rimarrà un'aviosuperficie, per dimensioni e caratteristiche. Le questioni poste riguardano un controllo più presente dei voli e degli atterraggi, perché l'aviosuperficie diventa a tutti gli effetti un accesso al territorio più semplice rispetto a una pista in terra e dunque necessita di presidi adeguati. Va rivista e potenziata anche la recinzione, che andrebbe realizzata a prescindere, anche nella situazione attuale, perché i rischi esistono comunque. Quello su cui stiamo lavorando, come governo, è mettere insieme tutti gli elementi emersi dalle diverse relazioni: da un lato le competenze del Territorio, con lo sviluppo dell'area e delle infrastrutture; dall'altro gli aspetti legati ai controlli. I cittadini della zona hanno più volte segnalato che oggi il controllo dei voli è fatto a distanza, su segnalazione: se qualcuno non rispetta le regole, non c'è un'autorità sul posto che verifichi direttamente, e la segnalazione a distanza deve poi essere provata. Sappiamo che alcune sanzioni sono state effettivamente comminate, ma il sistema è più farraginoso. Quello che abbiamo condiviso con il Territorio è che il progetto debba avere piena consistenza: non solo l'estensione della pista, ma anche la creazione delle infrastrutture per la sicurezza e il controllo dell'area. Un altro nodo che dovrà essere sciolto riguarda la gestione. A livello privato, gli investitori che si erano fatti avanti ragionavano su piste più lunghe, quindi oggi l'interesse è più difficile da trovare. Ed è altrettanto difficile pensare di lasciare l'area nelle condizioni attuali, in mano all'Aeroclub, perché oggi non esiste una gestione professionale dell'infrastruttura. Se andiamo a fare un investimento importante, la gestione dovrà necessariamente essere più qualificata. Questo non significa che la debba per forza fare lo Stato: può essere anche un privato, ma non alle condizioni di oggi. Questo, a mio avviso e dal punto di vista del governo, è uno dei nodi politici da sviluppare, perché subito dopo la realizzazione dell'infrastruttura si pone la questione della sua gestione. Andrebbe affrontata fin da subito, come parte integrante del progetto. Si arriva infine al tema del finanziamento. Inizialmente, quando abbiamo iniziato a ragionare – e in particolare il collega ha richiamato le interlocuzioni con il fondo arabo dell'Arabia Saudita – l'unico progetto disponibile in un cassetto era un vecchio progetto, non più realizzabile e superato, ma utile per dare un'idea di massima di ciò che si poteva fare. È stato usato come ipotesi di lavoro per permettere al fondo di valutare se si trattasse di un intervento finanziabile o meno. Questo fondo non opera come una banca tradizionale che fa prestiti: finanzia opere per poi essere rimborsato, con l'obiettivo di aiutare i Paesi a svilupparsi. La maggior parte delle sue attività è concentrata in Paesi africani o in via di sviluppo, ma recentemente ha iniziato a operare anche in Europa, finanziando la costruzione di strade e infrastrutture, ampliando così il proprio raggio d'azione. Le attività che abbiamo svolto con questo fondo sono state innanzitutto di verifica di fattibilità: per noi era importante capire se si potesse arrivare a una definizione concreta. Ci siamo fatti inviare le bozze del contratto, quindi le condizioni generali e quelle specifiche, e, insieme ai legali, le abbiamo esaminate punto per punto. Abbiamo individuato alcune clausole non compatibili con il nostro ordinamento o comunque non accettabili per l'impostazione dello Stato, e le abbiamo negoziate una per una. Oggi possiamo dire che le condizioni contrattuali sono state definite: abbiamo trovato, insieme al fondo, le modifiche per noi necessarie per arrivare a una contrattazione con il fondo arabo. Esiste quindi anche questa possibilità, cioè quella di ricevere il finanziamento necessario attraverso questo strumento. Le forze politiche, a quanto mi risulta, non si sono mai espresse in senso contrario né alla messa in

sicurezza né alla realizzazione, né tantomeno al potenziamento di questa aviosuperficie. Credo quindi che i passaggi debbano essere chiari. Il primo è la definizione di un progetto che tenga conto in maniera puntuale di tutto ciò che è stato evidenziato nelle relazioni, quindi della sicurezza, della compatibilità ambientale, delle opere che vengono realizzate e anche del trasferimento in loco delle autorità necessarie. Quel costo dovrà essere assunto all'interno di una legge di spesa, e la legge di spesa dovrà indicare in modo esplicito come l'opera viene finanziata. Oggi abbiamo già delle somme accantonate, pari a circa 3 milioni–3 milioni e 600 mila euro, per l'asfaltatura della prima parte della pista, ma è evidente che tutta la parte ulteriore non è coperta da questi stanziamenti. Dal mio punto di vista, quindi, le tappe dovrebbero essere queste: non inserire l'opera all'interno di una variazione di bilancio o di una previsione di bilancio complessiva che contiene mille voci diverse, ma predisporre un apposito progetto di legge in cui si parli esattamente della realizzazione di questa opera, di cosa si intende realizzare, con quali modalità e con quali costi. Un progetto di legge che dia la possibilità di un confronto vero con le forze politiche e, soprattutto, anche con gli abitanti della zona, che – come detto – non si sono mai espressi in modo contrario, ma che giustamente vogliono capire fino in fondo che cosa verrà realizzato e come questa infrastruttura sarà poi gestita.

Nicola Renzi (RF): La prima domanda che mi viene da farmi è se siamo all'inizio o se siamo alla fine di questo percorso, perché, lo dico sinceramente, non l'ho capito. Abbiamo avuto l'exposé del Segretario Pedini Amati, che sostanzialmente ha ribadito cose già dette, e infine l'intervento del Segretario Gatti, che mi è sembrato riportare la discussione un po' più con i piedi per terra, anche se, lo dico chiaramente, non condivido nemmeno la sua impostazione. E il mio stupore più grande è che una questione di questo tipo venga affrontata in questo modo. Lo dico con grande franchezza: sono molto stupito. Cerco di spiegarmi dividendo il problema. Prima tranche: i cosiddetti "soldi degli arabi". Intanto, il Segretario al Turismo viene spesso definito, anche gergalmente, come il secondo Segretario agli Esteri, perché attraverso i rapporti che tesse – Expo, turismo, relazioni con altri Paesi o con entità sovranazionali – ha il dovere di costruire determinate relazioni. Il rapporto con l'Arabia Saudita, quindi, si è andato consolidando, e io credo che questo, in linea generale, sia un bene. Credo che per San Marino sia positivo stringere rapporti con tutti i Paesi. Tuttavia, nel caso specifico dell'Arabia Saudita, c'è un caveat che dobbiamo tenere presente. Io credo che questa possibilità di ampliamento dei rapporti, fino ad arrivare a un prestito, possa essere nata anche all'interno di dinamiche legate a candidature Expo o ad altre iniziative internazionali. E non c'è nulla di male in questo. Come ha ricordato il Segretario Gatti, ed è bene chiamarla con il suo nome, esiste una politica che alcuni Paesi molto ricchi di risorse economiche praticano, che è la cosiddetta politica degli aiuti. È chiaro che l'Arabia Saudita, dopo alcuni fatti drammatici che tutti conosciamo e che spero non dimenticheremo, è stata in parte isolata dall'Occidente e ha avviato politiche volte a ricostruire consenso e legittimazione internazionale. Se in questo contesto si inserisce anche la Repubblica di San Marino, questo è un tema che deve essere valutato con attenzione dal governo. Io credo che qui manchi ancora un passaggio fondamentale, che dovrebbe essere chiarito dal Segretario di Stato agli Affari Esteri, Beccari: dirci se questa strada è percorribile, su cosa dobbiamo stare attenti, quali sono i limiti e le condizioni. Questo pezzo oggi manca. Per il resto, io non mi straccio le vesti se si va in una direzione o in un'altra, ma dobbiamo farlo in maniera consapevole. Non possiamo raccontarci che esistono Paesi che ci danno soldi all'1 per cento semplicemente perché gli siamo simpatici. Secondo punto: prendiamo questi soldi per fare cosa? Io scopro ancora oggi, dagli interventi, che per finanziare ciò per cui andremmo a prendere i soldi dall'Arabia Saudita non esiste ancora un progetto definitivo né lo studio geologico. Come si fa ad andare a chiedere soldi per un'opera che non è ancora progettata? Io rimango davvero stupito. A me questo non va bene. Non mi va bene, anche perché, a questo punto, devo dare ragione al Segretario Pedini quando dice che, arrivati a questo punto, dopo aver coinvolto l'Avvocatura dello Stato e aver trattato le condizioni contrattuali, è difficile tornare indietro. Ma allora mi chiedo: quando avete mandato un funzionario della Segreteria alle Finanze a finalizzare l'accordo con gli arabi, non vi è venuto in mente di fermarvi un attimo e dire "prima decidiamo bene che opera fare"? Perché qui non è questione di rimpallarsi le responsabilità: qui ci

siete tutti dentro. Il Segretario Pedini ci ha detto una cosa che io gli credo: ha elencato le delibere del Congresso di Stato che hanno portato fino a questo punto. Non è una scelta personale, è il Congresso di Stato che è arrivato qui. Ma, a mio avviso, il percorso è stato gestito in maniera dilettantesca. Ciò non toglie che il Congresso di Stato sia arrivato fino in fondo a questo iter. Altro punto: noi come opposizione abbiamo fatto delle interpellanze. Una in particolare chiedeva di sapere chi avesse partecipato alla manifestazione di interesse internazionale e quali criticità fossero emerse. Non abbiamo mai ricevuto risposta. Vi sembra normale? In un Paese si fa una manifestazione di interesse e non si comunicano né i soggetti partecipanti né le osservazioni emerse. È inaccettabile. Ci viene detto che serve una legge di spesa, che ci sono 3 milioni stanziati, ma forse non bastano. E allora siamo all'inizio o siamo alla fine? Perché così, francamente, è difficile capire dove stiamo andando. Gli espropri possono essere anche finalizzati non a un ampliamento, ma semplicemente alla messa in sicurezza. Questo ve lo dovete tenere ben presente. Se poi la pista viene asfaltata è molto verosimile che i volumi di volo crescano, come è logico: se c'è più sicurezza aumenta anche l'attrattività della pista e quindi può crescere il numero dei voli. Abbiamo uno studio che dica di quanto può aumentare il volume del traffico aereo, se ci saranno solo atterraggi e decolli oppure anche altre attività, acrobazie o quant'altro? In tutto quello che avete detto, l'unica cosa che secondo me è davvero positiva è la volontà di avvicinare, con una sede adeguata, l'autorità dell'aviazione a Torraccia, perché è evidente che le valutazioni non si possono fare a distanza. Io vi lancio una provocazione. Abbiamo approvato tutti insieme un emendamento di Repubblica Futura sul piano di sviluppo del centro storico nell'ultima finanziaria. Vogliamo iniziare a lavorare su quello, invece che su Torraccia, per valutare se utilizzare quelle risorse lì? Proviamo almeno a pensarci, dopo che il Segretario Beccari ci avrà fatto un riferimento chiaro sulla fattibilità o meno di accettare quei soldi. Diversamente, voi ci dovete portare un business plan dettagliato, uno studio serio di costi e benefici. Questo ce lo dovete dire, altrimenti qui siamo di fronte a una confusione totale che non porterà da nessuna parte. Ultima cosa: capite anche il nostro imbarazzo come opposizione. Non abbiamo preparato ordini del giorno, nulla, perché vogliamo prima ascoltare le posizioni dei partiti di maggioranza e capire come andrà a finire questa vicenda. Ci riserviamo quindi di intervenire successivamente.

Fabio Righi (D-ML): Il nostro punto di vista è un punto di vista privilegiato, perché questo progetto lo abbiamo visto nascere, almeno nella sua impostazione attuale. Il primo incontro, come ricordava il Segretario Pedini, avviene nel 2021, in conseguenza anche della prima esperienza che il governo di allora fece in quella regione del mondo, con l'Expo di Dubai, e poi qualcuno di quella compagine di governo ha continuato a lavorare in quella direzione. Permettetemi una considerazione preliminare. È il tema della gestione, non solo di questa vicenda, ma del metodo di gestione che si continua a proporre e che noi, come forza politica, abbiamo attenzionato fin dalla nostra nascita, anche quando eravamo al governo. Io mi chiedo che cos'è questo se non il risultato di un modo di fare politica che impedisce la realizzazione dei progetti e la costruzione di una visione pluriennale chiara su dove si vuole portare il Paese. Questo crea costantemente problemi, anche nel presentarci sul piano internazionale, ed è una situazione quasi unica. Il problema, però, non è l'incapacità: io l'ho vissuto sulla mia pelle. Il problema è che spesso manca la volontà politica di farlo. Questo è il primo nodo, prima ancora di arrivare al progetto specifico, ed è ciò che mi porta poi a una domanda molto diretta che farò più avanti. Il metodo di lavoro è il primo punto che genera confusione e problematiche. Questo progetto, almeno per quanto lo conosciamo direttamente noi, parte nel 2021. Siamo nel 2026 e oggi veniamo in Commissione a dire che si stanno valutando i contratti, le clausole, le compatibilità. Ma, scusate, nel momento in cui si affronta un progetto di questo tipo, è ovvio che si debbano valutare i contratti che regolano i rapporti tra le parti. Io questo lo do per scontato. Ma resta il fatto che dal 2021 siamo ancora qui a parlarne. Perché? Perché, come per altri progetti, qualcuno non vuole farlo. Ce lo vogliamo dire chiaramente? C'è qualcuno che non vuole che questo progetto vada avanti. E si usano sempre gli stessi metodi: si fa un pezzettino, si danno incarichi, si manda il Segretario Pedini in Arabia Saudita, poi si torna indietro, poi c'è il problema della recinzione, poi il camion di ghiaia, poi un'altra questione ancora. C'è sempre un motivo per non farlo. La verità è che qualcuno non lo vuole

fare. E qui vengo a delle domande molto dirette. Quando il Segretario Pedini ci fa tutta la ricostruzione dall'inizio a oggi, quando il Segretario Ciacci fa la sua spiegazione, io faccio una domanda: ci dite chi è che non vuole questa cosa? Politicamente, chi vi ha messo i bastoni tra le ruote? Chi non vuole questa iniziativa? Il tema politico dovrebbe essere molto più semplice: abbiamo un piano di sviluppo, ci sono progetti strategici, sono state individuate risorse e finanziamenti internazionali. Se questi elementi ci sono, di cosa stiamo parlando oggi? Poi ci viene detto che dobbiamo trovare la convergenza con la popolazione della zona, che dobbiamo garantire la sicurezza. Ma sono cose scontate. È ovvio che sia così. Qualcuno pensava di aprire un'infrastruttura senza sicurezza? Allora la sensazione, molto chiara, è che ci siano manovre politiche continue per bloccare qualsiasi cosa in questo Paese. È un'attività consapevole e mirata da parte di qualcuno. Potremmo citare il tema bulgari, potremmo citare altri casi. C'è sempre qualcosa di opaco, qualcosa che blocca tutto. In questo caso, invece, era chiaro fin dall'inizio che si parlava con un fondo sovrano. E allora il primo nodo è questo: qualcuno non vuole che si parli con quella regione del mondo. Lo dica chiaramente. Abbiamo un'aviosuperficie depotenziata, che ha delle prospettive e che potrebbe rappresentare un volano di crescita, lo è sempre stata. E oggi siamo ancora qui a discutere dei 100 metri, dei 200 metri, del perché e del per come. Allora la domanda è semplice. Noi vogliamo sapere chi frena costantemente questo progetto con scuse sempre diverse. Vogliamo sapere con chi state parlando, perché con noi non potete parlarne: noi abbiamo sempre detto che questo progetto deve andare avanti dal primo giorno. Vogliamo sapere chi vuole bloccare progetti già pagati, chi fa spendere soldi e poi impedisce di andare avanti, chi costringe i colleghi del Congresso di Stato a girare a vuoto per anni senza mai chiudere il cerchio. Chi dice che si devono fare cento metri di trenino e non uno di più. O si crede in un'infrastruttura o non ci si crede.

Iro Belluzzi (Libera): Venendo al merito, ci sono alcuni elementi che mi portano a dissentire completamente dall'impostazione espressa da chi mi ha preceduto, in particolare dal collega Fabio Righi. Quando si fanno investimenti, quando si realizzano infrastrutture, quando si incide sul territorio, il primo elemento fondamentale – come ha ricordato anche il Segretario Ciacci – è l'accordo e la condivisione con la cittadinanza. In mancanza di questo, tutto abortisce. A maggior ragione quando le infrastrutture impattano su un territorio esiguo come quello sammarinese. Questo è, a mio avviso, l'elemento principe con cui ci si deve approcciare a un progetto, secondo la mia visione della democrazia e del ruolo che noi commissari dobbiamo esercitare quando siamo chiamati a compiere delle scelte. Un aspetto estremamente importante, che va sottolineato perché spesso gli interventi dei colleghi servono proprio a smontare narrazioni fuorvianti, è che non c'è alcuna chiusura o preclusione verso il mondo arabo o verso chi è disponibile a sostenere investimenti. Non esistono investimenti fatti per finanziare l'indebitamento di uno Stato in quanto tale. Quindi togliamo di mezzo anche questo equivoco. Altro elemento corretto: gli interventi sul territorio devono essere portati avanti con una visione pluriennale. Questo è uno di quei progetti che, per sua natura, rientra nell'azione di più governi. Ricordo che nel 2022 il Consiglio Grande e Generale, approvò il progetto per la messa in sicurezza dell'aviosuperficie, stanziando anche le relative risorse. Se si trova l'accordo con la popolazione, con la Giunta di Castello e con chi deve convivere con l'aviosuperficie e con ciò che ne consegue, compreso l'avioturismo, che è una pratica sempre più diffusa, allora si può procedere con il progetto che oggi è pronto, cioè quello dei 600 metri. Un altro elemento che voglio sottolineare riguarda la possibilità di fare scelte utili per il Paese senza incidere ulteriormente sul bilancio dello Stato. Lo ha ricordato il Segretario Gatti: molti fattori vanno tenuti insieme. Nessuno si è presentato, quando si è fatta la manifestazione di interesse internazionale, per un allungamento a 900 metri, perché non è economicamente vantaggioso per chi vuole investire. Sui 1.200 metri sappiamo quali sarebbero i costi ed è una strada impraticabile. A quel punto entrerebbero in gioco anche altri elementi, come i rapporti con l'Italia e con l'aeroporto internazionale di Rimini. Io continuo a sperare che su quel fronte esista ancora la possibilità di sviluppare un progetto estremamente interessante. C'è un sedime riconosciuto alla Repubblica di San Marino e probabilmente quello è un percorso che potrebbe essere ripreso, finanziato e sviluppato anche in funzione dei buoni rapporti con

l'Emilia-Romagna, con il Comune e la Provincia di Rimini. Segretario Pedini, i rapporti che lei ha intessuto, concretizzato e finalizzato con il fondo di investimento dell'Arabia Saudita meritano un plauso, da parte mia e della mia forza politica. Detto questo, ritengo che sarebbe molto più interessante finalizzare un investimento di questo tipo su opere che abbiano anche un ritorno economico o un'utilità collettiva più evidente. Penso, ad esempio, al progetto ricordato dal collega Renzi sul percorso di risalita nel centro storico di San Marino, oppure a interventi di abbellimento e valorizzazione della Repubblica che siano utili a tutti i cittadini. Un altro esempio che mi viene in mente è il completamento del progetto del centro uffici, dove potrebbe rendersi necessario accendere un nuovo prestito. Concludo quindi dicendo questo: benissimo i rapporti che ha saputo tessere con l'Arabia Saudita, benissimo l'aver aperto una strada per ottenere un finanziamento, ma orientiamo quell'investimento verso qualcosa che sia realmente utile, che non generi scontro con la cittadinanza e che non rischi di tradursi in uno sperpero di risorse pubbliche. Questo non ce lo possiamo permettere. Abbiamo appena fatto una riforma tributaria, lo scorso novembre, proprio perché lo Stato aveva bisogno di risorse e le abbiamo chieste ai cittadini. Non possiamo permetterci di gettare denaro solo per avviare un rapporto con possibili investitori o finanziatori.

Francesco Mussoni (PDCS): Ringrazio il governo, nelle persone dei Segretari Pedini, Ciacci e Gatti, per i riferimenti forniti, e ringrazio la Commissione, perché se oggi siamo qui è grazie alla richiesta della Commissione consiliare competente, che ha approvato un ordine del giorno proprio per discutere e avere aggiornamenti su questo progetto. Faccio questa premessa perché ritengo che il tema dell'aviosuperficie, che non è un aeroporto e non sarà un aeroporto, riguardi un'infrastruttura strategica per il nostro territorio. Noi siamo un'enclave in Europa, circondati dall'Italia, e oggi abbiamo una piccola pista in erba. Credo che già dal 2005 siano state avviate le prime procedure di esproprio per l'allungamento della pista. Oggettivamente, è un tema che merita di essere realizzato e considerato come un elemento essenziale per un piccolo Stato come il nostro. Questo non lo dico solo io: lo hanno detto tutti i governi e tutti i consiglieri che, negli ultimi decenni, hanno votato in quest'Aula i vari percorsi e i vari passaggi. Credo quindi che non dobbiamo perdere di vista l'obiettivo. L'obiettivo non è dividerci o attribuire colpe, ma realizzare un'infrastruttura adeguata al nostro territorio, compatibile con la popolazione residente, sicura, trasparente e valida. Questo è il ragionamento che ho sentito fare da tutti oggi in quest'Aula, non solo dal governo o dalla maggioranza, ma anche dall'opposizione. Devo dire che il Segretario Pedini e il Segretario Ciacci hanno messo a disposizione documenti che riportano date precise: la relazione del Territorio del 18 dicembre 2025, quella dell'Autorità per l'aviazione, la navigazione marittima e l'omologazione del 15 gennaio 2026, oltre alla relazione della Segreteria al Turismo. Già da una prima lettura emerge che lo stesso governo si sta interrogando su quale progetto definitivo portare avanti. Ed è anche la richiesta che personalmente sento di fare: abbiamo bisogno di definire con chiarezza la progettazione, sulla base delle norme tecniche, delle richieste dell'Autorità competente e delle valutazioni finanziarie del Congresso di Stato. Dobbiamo definire un progetto completo, che includa la parte autorizzativa, le infrastrutture necessarie, la sicurezza e il quadro finanziario. Questo progetto dovrà poi essere discusso con la cittadinanza, oltre che con la politica. Per questo, oggi, dal mio punto di vista, non siamo ancora nella condizione di parlare di finanziamento, e personalmente non voglio entrare in Commissione nel merito del finanziamento. Il finanziamento è una scelta discrezionale del governo, che rientra nelle sue competenze. Non deve diventare il centro del dibattito politico in questa sede. Il finanziamento arriverà a valle di un progetto definito. Oggi dobbiamo concentrarci sulla definizione di questo progetto: come deve essere questa aviosuperficie, esattamente. In parte è già delineata, in parte mancano ancora alcuni elementi. Una volta completata questa fase, il Congresso di Stato, nella sua autonomia e collegialità, farà le scelte più opportune. Nella mia autonomia di consigliere di maggioranza che sostiene l'attività dell'esecutivo, ritengo quindi che si debba continuare ad approfondire la progettazione, definire chiaramente perimetri e confini, discuterla con la cittadinanza e non dimenticare che si tratta di un'infrastruttura strategica per uno Stato piccolo, inserito nel cuore dell'Europa, che ha bisogno di collegamenti con il mondo. È vero che, come ricordava il collega

Belluzzi e su questo concordo, esistono anche altre opportunità e altri percorsi, ma questo piccolo fazzoletto di terra ha comunque bisogno di un’infrastruttura sul proprio territorio, utile per il soccorso, per l’aviazione turistica e anche per l’aviazione legata agli spostamenti istituzionali. È un’esigenza reale. Credo quindi che si debba andare avanti, continuare a sostenere l’iniziativa del governo, aiutare a definirla nel modo migliore e lasciare poi piena autonomia al Congresso nella scelta delle modalità di finanziamento, sapendo che su quel tema ci sarà comunque un confronto. Oggi, però, mi sembra che il punto centrale sia mettere in fila tutte le questioni e prendere una decisione chiara su come si intende realizzare l’opera, su come il governo la vuole portare avanti e su come questo percorso possa essere condiviso con l’opinione pubblica e con tutte le forze politiche. Il mio contributo vuole essere improntato al buon senso. Un’evoluzione del progetto è necessaria, va definita con attenzione, compatibilmente con una scelta chiara, trasparente e precisa. Credo che sia arrivato il momento di fare questa chiarezza.

Gerardo Giovagnoli (PSD): Credo sia necessario dividere il problema odierno in tre macro-categorie. La prima riguarda la valutazione dell’opera in sé, la seconda l’interazione con la cittadinanza, la terza, infine, la questione del finanziamento. Per quanto riguarda il primo punto, stiamo parlando della possibilità di avere in futuro un accesso alla Repubblica che oggi esiste ma è estremamente limitato, perché passa sostanzialmente dall’anticipazione all’Italia dell’accesso a San Marino. In prospettiva questo potrebbe non essere più l’unico scenario, e già questo impone un’analisi molto approfondita sotto il profilo della sicurezza, ma anche delle possibili ricadute positive dal punto di vista economico. Su questo, però, come è già stato detto, è fondamentale capire quale delle opzioni verrà effettivamente deliberata: la lunghezza della pista, il tipo di velivoli che potranno operare, le infrastrutture di accoglienza e di ricovero degli aeromobili. Tutti questi elementi incidono in modo determinante sulla “magnitudo” dell’intervento, anche dal punto di vista fisico e geologico dell’area interessata. Qui si innesta il secondo tema, quello del rapporto con la cittadinanza. Sappiamo che esiste da tempo una contrarietà da parte degli abitanti della zona, formalizzata anche attraverso un comitato, ed è una questione che è emersa più volte, anche nel dibattito politico e nelle elezioni delle Giunte di Castello. Credo che non ci si debba trovare in una situazione di scontro frontale con una parte della popolazione. È necessario, e credo che questo sarà uno degli elementi centrali dell’ordine del giorno della maggioranza, stabilire condizioni chiare di confronto e di condivisione con la cittadinanza, affinché si possa arrivare a una visione comune. Tuttavia, se si riconosce che si tratta di un’opera strategica, il problema diventa il “come” realizzarla, più che il “se” realizzarla. Il “quando”, invece, dipenderà dalla nostra capacità di sciogliere in tempi ragionevoli i nodi che oggi sono sul tavolo. Non credo quindi che oggi si debba dire un sì o un no definitivo a un progetto che, mi pare, tutti consideriamo importante per la Repubblica di San Marino. Arrivo al terzo punto, quello del finanziamento. Credo che quanto detto dal commissario Mussoni sia centrale: questo non è il luogo in cui entrare nel merito del finanziatore. Il governo ha tutti gli elementi per valutare la strategicità, le opportunità e le eventuali criticità legate all’apertura di un canale finanziario con l’Arabia Saudita, che oggi esiste come possibilità ma non è mai stato deliberato. È vero che siamo in un contesto di associazione con l’Unione Europea che richiede attenzioni maggiori rispetto al passato; è vero anche, come ricordato dal Segretario Pedini, che l’Arabia Saudita finanzia progetti in numerosi Paesi, compresi Paesi membri dell’Unione Europea. Le questioni possono essere lette da prospettive diverse e non credo che questa Commissione sia oggi il luogo adatto per approfondire temi così sensibili, che hanno riflessi anche nei rapporti con altri Stati, a partire dall’Italia. Credo quindi che l’indirizzo che dovrebbe emergere dalla seduta odierna sia chiaro: confermare la strategicità dell’opera e indicare un avanzamento della progettualità, ma farlo nel modo corretto, senza forzature, né in senso dilatorio né con accelerazioni improvvise. Dobbiamo entrare in una fase in cui le scelte vengano fatte con una capacità analitica che forse negli ultimi anni è mancata, con una reale condivisione e coordinazione tra i diversi uffici dello Stato, quelli tecnici e quelli di valutazione economica, producendo analisi e report più solidi di quelli visti in passato. Da anni, come ricordava il Segretario Ciacci, non si affronta la

realizzazione di infrastrutture strategiche di trasporto. È una prova che in passato abbiamo fallito più volte. Mi auguro che questa volta non accada di nuovo.

Dalibor Riccardi (Libera): Innanzitutto ci tengo a ringraziare i Segretari intervenuti per le relazioni, che hanno chiarito un rapporto che ormai dura da diverso tempo con i loro interlocutori sauditi. Vengo subito al punto. Tutti gli interventi che hanno un impatto strategico sul territorio devono essere valutati dalla politica insieme al Paese e mai imposti dall'alto. Credo che la storia ci insegni questo e che sia un principio da tenere fermo. Lo ha ricordato anche il collega Giovagnoli e mi trovo pienamente d'accordo. Forse proprio il fatto che questo percorso sia iniziato nel 2021 e che oggi, nel 2026, siamo ancora qui a discuterne senza aver realizzato nulla è dovuto anche a una difficoltà di dialogo con la cittadinanza sull'impatto territoriale dell'opera, un dialogo che o non è stato fatto, o non è stato compreso, o non è stato impostato correttamente. Da questo punto di vista considero positiva questa fase di confronto che parte dalle istituzioni, ma che deve necessariamente proseguire e consolidarsi con la cittadinanza. Stiamo parlando di un investimento che, a mio avviso, merita ulteriori approfondimenti. È vero che possiamo sapere quali velivoli possono atterrare e cosa cambia con un allungamento di 100 o 200 metri della pista, ma credo sia indispensabile produrre una relazione seria sui costi-benefici complessivi dell'intervento. Serve un'analisi più disciplinata e strutturata, perché un eventuale aumento della lunghezza della pista e la sua asfaltatura richiederebbero inevitabilmente un sistema di supporto molto più articolato rispetto all'attuale gestione affidata al solo Aeroclub. Questo è un dato di fatto e va messo chiaramente al centro della discussione. Non credo ci siano particolari problemi rispetto al fatto che il finanziamento possa arrivare da questo o da un altro Paese. Se l'investimento è strategico, ciò che conta davvero è essere pronti sul piano della sicurezza, della gestione e del governo del territorio nel momento in cui si decide di realizzarlo. Allo stesso tempo, quando uno Stato si rapporta con un altro Stato, in questo caso l'Arabia Saudita ma potrebbe essere qualunque altro, è fondamentale mantenere un atteggiamento serio e coerente. Se si è convinti di intraprendere un percorso, il progetto deve essere chiaro, finalizzato, compreso e valutato all'interno del Paese e solo dopo portato a compimento. Servono regole certe, tempi definiti e una cronologia chiara delle decisioni. Da parte nostra non c'è una contrarietà netta, tutt'altro. Crediamo che gli investimenti strategici vadano fatti e riteniamo che, con una corretta valutazione di impatto, possano emergere benefici reali, sia in termini di messa in sicurezza sia di sviluppo. Tuttavia la nostra posizione è chiara su tre punti. Primo: il confronto con la cittadinanza è imprescindibile. Secondo: è necessaria una valutazione di impatto seria e approfondita per comprendere pienamente il valore dell'investimento. Terzo: mantenere e sviluppare rapporti con Paesi disponibili a finanziare opere a tassi agevolati può essere strategicamente utile per il nostro Stato. Rinnoviamo quindi questo impegno, chiedendo aggiornamenti costanti e continui, non solo nelle sedi istituzionali e nelle Commissioni competenti, ma anche attraverso un confronto diretto con la cittadinanza.

Antonella Mularoni (RF): Il dibattito di oggi è stato senza dubbio interessante, ma non posso nascondere una certa delusione rispetto alle presentazioni del governo. Mi aspettavo che il Congresso di Stato arrivasse in Commissione con idee molto più definite, mentre apprendiamo che siamo ancora nella fase in cui si deve decidere se la pista debba essere lunga 600 metri o quasi 900, e che, qualora si optasse per la seconda ipotesi, non esistono ancora tutte le documentazioni tecniche di supporto perché le relazioni non sono state completate. Ribadisco quanto già detto dal collega Renzi: il metodo di lavoro non è adeguato se l'obiettivo è davvero arrivare a un risultato. Così facendo rischiamo anche di fare pessime figure a livello internazionale. Lo dico con rammarico, perché è vero, come ha ricordato il Segretario Pedini, che se questo Paese avesse già deciso di investire seriamente in quell'area e di chiedere un prestito, condizioni migliori di quelle negoziate difficilmente si sarebbero potute ottenere. Il problema, però, è che quella decisione non è stata presa e che quindi rischiamo l'ennesima battuta d'arresto, con conseguente perdita di credibilità. Ricordo bene che quando io ero Segretario di Stato, e anche nei governi successivi, si era lavorato per capire se l'aerodromo di

Torraccia potesse avere prospettive di sviluppo, ma solo nel caso in cui ci fossero stati investitori veri, non soggetti che prestano denaro da restituire. Le conclusioni, allora come oggi, erano chiare: non c'è nessuno disposto a investire in quell'area perché manca un business plan credibile e perché chi conosce il settore aeroportuale arriva e dice che non rientrerà mai dell'investimento. Se oggi, in una situazione già delicata per l'esposizione debitoria del nostro Paese, si pensa di chiedere un ulteriore prestito a uno Stato estero, è indispensabile avere le idee chiarissime ed essere certi che l'investimento sia redditizio. Oggi non ho sentito una sola parola sulla profitabilità dell'investimento. Ho sentito dire "intanto spendiamo, intanto facciamo, poi si vedrà". Questo, a mio avviso, non è un modo corretto di lavorare. C'è poi il tema, tutt'altro che secondario, dei cittadini che vivono nell'area. Da tempo segnalano problemi di convivenza, di sicurezza e di ordine pubblico. Se la politica avesse davvero voluto realizzare un aerodromo più grande, forse non si sarebbero dovute autorizzare le abitazioni in quell'area. Oggi quelle case esistono e non possiamo ignorare chi le abita. Già ora i controlli sono carenti: l'Aeroclub gestisce l'attività per fini propri, ma non garantisce certo sicurezza e ordine pubblico. In estate ci sono feste, ci sono state emergenze, e a volte non si sapeva nemmeno dove far atterrare gli elicotteri. Tutto questo non può essere ignorato. Nella relazione della Segreteria al Territorio si legge che la differenza di costo tra la pista da 600 metri e quella da quasi 900 sarebbe di circa un milione e trecentomila euro. Non so se questi numeri siano corretti, ma se così fosse dobbiamo chiederci seriamente se abbia senso imboccare la strada di un ulteriore indebitamento esterno oppure se non sia il caso, prima, di chiarire quali sono davvero le infrastrutture strategiche per questo Paese. Mi auguro anche che siano stati fatti tutti gli accertamenti tecnici necessari: se la pista viene asfaltata e aumenta il traffico aereo, dobbiamo essere sicuri che il terreno tenga e che non ci sia il rischio di dover rifare tutto ogni anno per problemi geologici o di instabilità. Mi stupisce, infine, che siano stati coinvolti studi internazionali di alto livello per trattare con l'Arabia Saudita quando poi si va a dire agli interlocutori che non abbiamo ancora le relazioni definitive e i progetti completi. Gli investitori sauditi, da decenni, chiedono progetti quasi esecutivi e business plan dettagliati. Se ci fosse stata una reale profitabilità, probabilmente sarebbero stati disposti anche a investire direttamente su San Marino. Sono inoltre molto preoccupata dal fatto che non si parli più dell'aeroporto di Rimini-San Marino. L'accordo era stato finalizzato, l'ultimo atto necessario per la sua entrata in vigore era stato completato quando io ero Segretario agli Esteri. È un aeroporto con potenzialità enormi, una pista NATO, e potrebbe essere un progetto strategico vero. Rimini, ne sono convinta, sarebbe solo felice di collaborare. Come Stato sovrano, potremmo portare competenze e relazioni internazionali che altri non hanno. Eppure, di tutto questo oggi non si è parlato.

Matteo Zeppa (Rete): Sulla questione economica, visto che è stata richiamata più volte da colleghi di maggioranza e di opposizione, io credo di aver capito una cosa molto semplice: non c'è un'idea chiara. Non ho sentito, né da parte della maggioranza che sostiene il governo né dal governo stesso, una posizione definita sul fatto che il fondo arabo, il fondo saudita, debba essere o meno la via principale. E questo è un problema serio, perché ho la sensazione che si voglia chiudere questa Commissione senza arrivare a nessuna conclusione, sperando che tutta la dinamica legata all'aviosuperficie e a ciò che le ruota attorno venga in qualche modo archiviata oggi. Io credo invece che oggi non si concluda proprio nulla. Sulla parte economica mi fermo qui, perché sinceramente mi pare che le idee chiare non le abbiate nemmeno voi. Vi siete persino autosabotati pubblicamente, basti ricordare la Festa dell'Amicizia, quando su una domanda precisa il collega Massimo Ini disse un netto no al fondo arabo, al fondo saudita, salvo poi vedere il Segretario Gatti cambiare posizione anche pubblicamente. Questo dimostra che non c'è ancora una linea chiara. Vorrei allora concentrarmi sulla sicurezza, che è il tema che mi sta più a cuore. Io soffro di insomnia e vado spesso a correre a tutte le ore, anche di notte fonda. Quest'estate, anche per il caldo, ho spesso fatto ritorno proprio all'aviosuperficie, perché abito non lontano. E devo dire che su questo punto condivido pienamente le parole del Segretario Gatti: non esiste una gestione professionale dell'area. È così, e lo è anche quando si parla di controlli fatti a distanza. Mi chiedo: è normale che non si parli di sicurezza a tutto tondo in un'area dove vivono delle famiglie? È normale stupirsi se i cittadini che gravitano attorno a

quell'area, vedendosi arrivare di notte delle gru enormi senza sapere nulla, reagiscono opponendosi perché non sono stati informati? È normale quello che è successo quando, anni fa, qualcuno andò lì con il cappellino dicendo che avrebbe mandato via un autorimorchio? È normale che in caso di emergenza l'elisoccorso non possa atterrare sull'area dedicata perché c'è una festa in corso e sopra la piazzola c'è un ultraleggero che rischia di essere spostato dal gioco d'aria dell'elicottero, mettendo a rischio la sicurezza delle persone? Io vorrei che chi oggi gestisce l'aviosuperficie smettesse di attaccare sistematicamente, dalle colonne dei giornali, i cittadini della zona ogni volta che sollevano il tema della sicurezza. Quella attuale è una gestione anarchica di un'aviosuperficie che non è né carne né pesce, con tutti i problemi che questo comporta. Di notte, soprattutto d'estate, vi invito ad andarci. Sarebbe interessante capire anche chi gestisce gli introiti delle feste, se qualcuno emette scontrini, se passa tutto dalla SMAC, visto che con la riforma tributaria avete imposto controlli più stringenti. Chi gestisce realmente gli eventi dell'aviosuperficie? L'Aeroclub, che peraltro riceve sovvenzioni dallo Stato. Non può essere che un'area così nevralgica sia gestita esclusivamente da privati che fanno quello che vogliono. Mi è capitato di correre di notte e vedere una Porsche uscire a tutta velocità dall'aviosuperficie, percorrere l'unica strada di collegamento verso il centro abitato a velocità folli, 120 o 130 all'ora, per poi rientrare. È normale tutto questo? È normale una gestione di questo tipo? Io lascio al collega Santi le valutazioni economiche, che conosce meglio di me, ma qui stiamo parlando della sicurezza di chi lavora e di chi vive in quell'area. I dubbi sono enormi. Arrivare oggi in Commissione senza sapere nemmeno cosa voglia fare il governo su questo fronte è gravissimo. Le divergenze politiche possono starci, ma sulla sicurezza no. I voli acrobatici sopra le case sono normali? Chi controlla? Chi atterra all'aviosuperficie? Chi certifica cosa arriva? Chi porta cosa? Chi controlla? Vi ricordate l'episodio di anni fa, quando un velivolo atterrò in modo anomalo e alla fine c'erano valigette di soldi? Chi controlla oggi chi entra a San Marino da quel punto di accesso? Abbiamo un canale di accesso al Paese dove può atterrare chiunque senza dimostrare nulla. Ho visto più volte persone con valigette scendere, guardarsi intorno, aspettare. Chi le controlla? Chi gestisce davvero l'aviosuperficie, oltre a organizzare feste? L'ente preposto non risponde, i segretari non rispondono, e alla Commissione permanente non arriva nessuna risposta. Capite bene che qualsiasi valutazione economica sullo sviluppo di quell'area non può prescindere dalla sicurezza di chi ci vive e di tutta Torraccia. E non ci si può stupire se nascono comitati: esistono da anni perché la politica, tutta la politica, anche quando eravamo noi in maggioranza, non ha saputo dare risposte a chi abita lì. Questo è il vero problema. Poi si può discutere se asfaltare o no, se allungare la pista, se fare o non fare le feste, ma prima di tutto serve una gestione seria, controllata, che risponda alle esigenze di uno Stato, non agli interessi di uno o più privati.

Matteo Zeppa (Rete): Sulla questione economica, visto che è stata richiamata più volte da colleghi di maggioranza e di opposizione, io credo di aver capito una cosa molto semplice: non c'è un'idea chiara. Non ho sentito, né da parte della maggioranza che sostiene il governo né dal governo stesso, una posizione definita sul fatto che il fondo arabo, il fondo saudita, debba essere o meno la via principale. E questo è un problema serio, perché ho la sensazione che si voglia chiudere questa Commissione senza arrivare a nessuna conclusione, sperando che tutta la dinamica legata all'aviosuperficie e a ciò che le ruota attorno venga in qualche modo archiviata oggi. Io credo invece che oggi non si concluda proprio nulla. Vi siete persino autosabotati pubblicamente, basti ricordare la Festa dell'Amicizia, quando su una domanda precisa il collega Ugolini disse un netto no al fondo arabo, al fondo saudita, salvo poi vedere il Segretario Gatti cambiare posizione anche pubblicamente. Questo dimostra che non c'è ancora una linea chiara. Vorrei allora concentrarmi sulla sicurezza, che è il tema che mi sta più a cuore. Mi chiedo: è normale che non si parli di sicurezza a tutto tondo in un'area dove vivono delle famiglie? È normale stupirsi se i cittadini che gravitano attorno a quell'area, vedendosi arrivare di notte delle gru enormi senza sapere nulla, reagiscono opponendosi perché non sono stati informati? È normale che in caso di emergenza l'elisoccorso non possa atterrare sull'area dedicata perché c'è una festa in corso e sopra la piazzola c'è un ultraleggero che rischia di essere spostato dal gioco d'aria dell'elicottero, mettendo a rischio la sicurezza delle persone? Io

vorrei che chi oggi gestisce l'aviosuperficie smettesse di attaccare sistematicamente, dalle colonne dei giornali, i cittadini della zona ogni volta che sollevano il tema della sicurezza. Quella attuale è una gestione anarchica di un'aviosuperficie che non è né carne né pesce, con tutti i problemi che questo comporta. Sarebbe interessante capire anche chi gestisce gli introiti delle feste, se qualcuno emette scontrini, se passa tutto dalla SMAC, visto che con la riforma tributaria avete imposto controlli più stringenti. Chi gestisce realmente gli eventi dell'aviosuperficie? L'Aeroclub, che peraltro riceve sovvenzioni dallo Stato. Non può essere che un'area così nevralgica sia gestita esclusivamente da privati che fanno quello che vogliono. È normale una gestione di questo tipo? Io lascio al collega Santi le valutazioni economiche, che conosce meglio di me, ma qui stiamo parlando della sicurezza di chi lavora e di chi vive in quell'area. I dubbi sono enormi. Arrivare oggi in Commissione senza sapere nemmeno cosa voglia fare il governo su questo fronte è gravissimo. Le divergenze politiche possono starci, ma sulla sicurezza no. I voli acrobatici sopra le case sono normali? Chi controlla? Chi atterra all'aviosuperficie? Vi ricordate l'episodio di anni fa, quando un velivolo atterrò in modo anomalo e alla fine c'erano valigette di soldi? Chi controlla oggi chi entra a San Marino da quel punto di accesso? Abbiamo un canale di accesso al Paese dove può atterrare chiunque senza dimostrare nulla. Chi gestisce davvero l'aviosuperficie, oltre a organizzare feste? L'ente preposto non risponde, i segretari non rispondono, e alla Commissione permanente non arriva nessuna risposta. Capite bene che qualsiasi valutazione economica sullo sviluppo di quell'area non può prescindere dalla sicurezza di chi ci vive e di tutta Torraccia. E non ci si può stupire se nascono comitati: esistono da anni perché la politica, tutta la politica, anche quando eravamo noi in maggioranza, non ha saputo dare risposte a chi abita lì. Questo è il vero problema. Poi si può discutere se asfaltare o no, se allungare la pista, se fare o non fare le feste, ma prima di tutto serve una gestione seria, controllata, che risponda alle esigenze di uno Stato, non agli interessi di uno o più privati.

Gian Nicola Berti (AR): Trovo stucchevole tornare ancora una volta qui a parlare di sicurezza dell'aviosuperficie. Quest'Aula parlamentare all'unanimità ha già deliberato i seicento metri di pista che vanno asfaltati per motivi di sicurezza anche degli abitanti che sono qui ad ascoltarci. Questo forse è il motivo per cui qualcuno si infervora: sono motivi di sicurezza anche di quelle persone, perché una pista asfaltata è una pista molto più sicura. Siccome abbiamo già deliberato che questi seicentoottanta metri dovessero essere asfaltati e abbiamo già fatto anche la copertura economica per questi seicentoottanta metri, che avrebbero già dovuto essere asfaltati, io faccio semplicemente notare che, come succede in tante amministrazioni in giro per il mondo, ci va di mezzo il sindaco. In questo caso non ci andrà di mezzo un sindaco, ma ci andrà di mezzo o il Segretario di Stato o il dirigente della pubblica amministrazione che ancora non ha dato esecuzione a qualcosa che è già perfetto e che doveva essere già realizzato. Però attenzione: la pista doveva già oggi essere asfaltata. Questo mi limito a farlo notare, perché è inutile continuare a discutere di qualcosa di futuro quando quello che avevamo già discusso e deciso nel passato è ancora da fare. C'è un problema, ed è un problema piuttosto grosso: l'incapacità, evidentemente, di tutti noi di dare esecuzione alle cose che intendiamo fare. Quindi fermiamoci un attimo, parliamo un po' di meno e magari cominciamo a realizzare le cose. Questo credo sia più importante. Dal punto di vista dei finanziamenti, io dico che un finanziamento che costa uno è meglio di uno che costa due, e se poi costa uno anziché tre o quattro è tre o quattro volte meglio. Le valutazioni sulla provenienza di questo finanziamento le dovrà fare la Segreteria agli Esteri, va benissimo, potrà farle anche la Commissione Esteri, ma noi come Commissione Finanze possiamo dire che dal punto di vista dell'effetto di un finanziamento all'uno per cento rispetto al tre per cento è sicuramente qualcosa di conveniente, che fa bene alle casse pubbliche e alle tasche dei cittadini. Questo credo sia innegabile e indiscutibile. Poi tutte le riflessioni sono valide, però cerchiamo di dare una logica a questa riunione congiunta, che altrimenti rischia di essere qualcosa che non voglio definire inutile, perché qualcosa ci è arrivato dalle varie Segreterie, però attenzione: il concetto di avere un aeroporto è un concetto che già ci appartiene, nel senso che abbiamo un'aviosuperficie, e forse un passaggio verso qualcosa di più strutturato, con la possibilità di avere un'autorità presente in loco che possa fare i controlli e tutto quello che ne consegue, è qualcosa

che abbiamo già sviluppato. Obiettivamente, se serve un ulteriore progetto si faccia questo progetto, ma mentre si fa questo progetto quantomeno si realizzi ciò che è già stato licenziato e che dovrebbe essere già esecutivo.

Gaetano Troina (D-ML): Innanzitutto condivido l'idea che la convocazione della commissione congiunta di oggi non sia sufficiente per sviscerare un tema di questa portata: pensare di tirare le fila su una questione così complessa appare poco realistico. Del resto, è un tema che, come è stato ricordato da più parti, è oggetto di confronto da troppo tempo e questo dimostra che né la precedente maggioranza né quella attuale sono riuscite a prendere una decisione definitiva. Condivido anche l'intervento del collega Berti quando afferma che, essendoci un progetto già approvato, quello avrebbe dovuto essere realizzato. Evidentemente, però, né la scorsa maggioranza né questa hanno davvero voluto definirlo fino in fondo, altrimenti oggi sarebbe già stato fatto. La vera domanda allora è: perché non lo si è voluto fare? Ascoltando anche i segretari intervenuti all'inizio, viene da chiedersi se il progetto non si voglia realizzare per un problema legato alla provenienza dei fondi dall'Arabia Saudita oppure se sia il progetto in sé ad avere criticità tali da indurre questo governo e questa maggioranza a non volerlo finalizzare. Sarebbe importante chiarirlo. E se il problema fosse davvero la provenienza dei fondi, allora bisognerebbe anche spiegare perché in altre occasioni, quando sono stati reperiti finanziamenti, non ci si sia posti le stesse questioni che oggi sembrano invece centrali. Questo è un problema enorme di questa maggioranza: non si capisce cosa voglia davvero fare. Ricordo bene l'incontro con il segretario Gatti prima dell'approvazione del bilancio di previsione, quando ci venne detto che per quest'anno non sarebbero partiti interventi significativi per mancanza di risorse. Eppure continuiamo a leggere sui giornali del nuovo ospedale, dell'auditorium, del polo servizi, della Baldasseroni e ogni giorno sembra emergere un nuovo progetto. Quali volete realizzare davvero? Se li volete realizzare tutti, come dice il segretario Ciacci, dove trovate i soldi? Se il finanziamento arabo non va bene e San Marino non ha risorse sufficienti, come pensate di fare? Siamo nel 2026 e arriveremo al 2029: quali progetti intendete davvero far partire e in buona parte realizzare in questo arco di tempo? Avete un'idea chiara? Perché finora non è emersa, e questo è grave per chi governa il Paese. Inoltre, con le opposizioni il confronto praticamente non esiste: arriviamo a discutere leggi e provvedimenti senza un minimo di condivisione preventiva. È evidente che volete fare da soli, ma anche facendo da soli non riuscite a trovare una sintesi interna. Sull'aviosuperficie aggiungo ancora qualche considerazione. Anche qui esistono diversi progetti, alcuni solo pensati, altri parzialmente sviluppati. In passato abbiamo incontrato il comitato e i cittadini che vivono in quell'area, poi non ci sono stati più aggiornamenti, ma nulla vieta di riprendere quel confronto. Su una cosa hanno ragione, anzi su più di una: i progetti più recenti non sono sostanzialmente realizzabili così come sono stati presentati, perché esistono problemi legati all'area, alla tenuta del terreno, a una serie di criticità che non vengono adeguatamente considerate. Avviare progetti strutturalmente non sostenibili e che non tengono conto delle osservazioni della cittadinanza non è possibile. Prima di tutto questa maggioranza deve decidere cosa vuole fare. Una volta fatta la scelta, deve confrontarsi seriamente con i cittadini, valutare cosa si può correggere e poi realizzare. Invece oggi assistiamo a una maggioranza che non riesce a decidersi e che usa le rimostranze dei cittadini come scudo per non fare nulla, tenendo tutto fermo. Governare significa avere il coraggio di fare scelte, anche difficili, spiegandole ai cittadini e soprattutto realizzandole. Continuare a temporeggiare su tutto fa solo danni: il Paese non cresce, le risorse vengono spese senza una visione, le riforme servono a fare cassa ma i progetti non si vedono, le legislature passano e ciò che è stato iniziato resta incompiuto. Così si buttano via soldi e si scontentano i cittadini. Se volete dare un senso a questa esperienza di governo, è ora di prendere decisioni chiare, condividerle e portarle fino in fondo.

Luca Boschi (Libera): Questo governo sta agendo attraverso una programmazione e uno stanziamento pluriennale delle risorse. Non è vero che i soldi non ci sono. È vero, semmai, che occorre fare delle scelte, perché non tutti i progetti che sono nel cassetto sono buoni, e su questo concordo con il segretario Ciacci. Ma il governo ha fatto delle scelte, dando continuità a progetti già

avviati e già finanziati. Se vuole, commissario Troina, le rifaccio l'elenco che ha già fatto il segretario Ciacci: Baldasseroni, Palazzo Begni, il polo della sicurezza, il pattinaggio. Le risorse dove le prendiamo? Le prendiamo non sperperandole in consulenze, ma investendo negli appalti anno dopo anno. Lei cita l'IGR, ma sa benissimo che le risorse straordinarie derivanti dall'IGR, in particolare dall'incremento dell'1% dell'imposta generale sui redditi, quindi l'addizionale al 18%, già nel 2025 hanno permesso di stanziare 3 milioni e 600 mila euro per il polo della sicurezza e 400 mila euro, ad esempio, per il sistema di riscaldamento della piscina del Multieventi, che è un investimento importante anche in termini di sviluppo. Se poi lei sostiene che queste cose non siano vere, sono dati verificabili e confermati. Non è dunque vero che il Paese sia fermo, che non ci siano appalti o cantieri: oggi ci sono quattro cantieri importanti aperti sul nostro territorio. Questo significa che le opere si stanno facendo, finanziandole anno per anno attraverso il bilancio dello Stato. Per quanto riguarda la critica secondo cui in maggioranza non diremmo tutti le stesse cose, a me pare invece che sui punti principali ci sia piena convergenza. Siamo tutti d'accordo su tre aspetti fondamentali. Primo, sulla messa in sicurezza dell'aviosuperficie di Torraccia. Secondo, sul portare avanti il progetto di allungamento, quindi dai 600 agli 860 metri. Terzo, siamo d'accordo che non esiste alcuna preclusione ideologica al finanziamento estero, né tantomeno al finanziamento con l'Arabia Saudita, che presenta condizioni estremamente vantaggiose. È evidente che per accedere a quel finanziamento sia necessario presentarsi con un progetto serio, sia dal punto di vista tecnico sia economico, quindi corredata da un budget di spesa e da una previsione delle entrate. Questo è ovvio, perché nessuno eroga risorse senza un quadro progettuale e finanziario chiaro. Non si tratta di un bancomat: l'Arabia Saudita è uno Stato serio, che opera a livello internazionale secondo procedure consolidate.

Manuel Ciavatta (PDCS): È evidente, come è stato detto da quasi tutti, e lo dico per onestà intellettuale, che in questo dibattito molti interventi dell'opposizione, per la loro ragionevolezza, trovano anche la mia condivisione, se non su tutti gli aspetti, certamente su diversi punti. È chiaro che ci troviamo di fronte a un'evidenza: il rafforzamento dei rapporti tra San Marino e l'Arabia Saudita, anche alla luce del percorso fatto e degli approfondimenti economico-finanziari sulle modalità di finanziamento, può consentire alla Repubblica di accedere a un canale che potrebbe essere importante per sostenere lo sviluppo di alcuni progetti del Paese. D'altro canto, va ricordato che la scelta di avviare il finanziamento estero non è stata solo di questo Governo, ma anche del Governo precedente, che per primo ha intrapreso questa strada. La priorità del Paese è infatti quella di rimanere il più possibile libero da qualunque forma di pressione, anche solo potenziale, e in questo senso il finanziamento di mercato, pur essendo più costoso, garantisce la massima libertà. Anche questo costo è un costo di libertà e riteniamo che abbia un valore. È evidente però che anche un eventuale finanziamento di uno Stato sovrano deve fare i conti con questa impostazione, cioè con il principio che la parte prevalente del nostro debito resti debito di mercato e che, in ogni caso, sia sostenibile e ripagabile. Un altro aspetto riguarda l'aviosuperficie. Considerata anche la presenza di esponenti del comitato e della giunta, come maggioranza vogliamo che sia chiaro un punto: non potrà esserci un progetto da un chilometro e duecento metri di pista. Questo lo escludiamo. Probabilmente questo è stato uno dei vulnus dell'operazione, perché il dialogo con la controparte araba sembra essere partito proprio da quella bozza progettuale, forse l'unica presente nei cassetti. Dall'altra parte, però, rileviamo altresì che, se dobbiamo fare questo lavoro, piuttosto che limitarci a una pista di 650 metri, riteniamo più opportuno e vantaggioso per il Paese portarla a circa 850 metri, ovvero a una pista di categoria 2, superiore rispetto all'attuale categoria 1 che si avrebbe con la sola asfaltatura. Questo consentirebbe un ampliamento del bacino di utenza. Riteniamo quindi corretto procedere e completare i lavori di asfaltatura della pista attuale, sulla base del progetto già in corso e degli espropri già effettuati, e parallelamente avviare la progettazione complessiva per questa configurazione, che potrà valutare anche la presenza dell'autorità e altri aspetti, ma che richiede un progetto organico e un'elaborazione più approfondita. Do quindi lettura dell'ordine del giorno.

Le Commissioni Consiliari Affari Esteri e Finanze, riunite congiuntamente, sentito il riferimento della delegazione del Congresso di Stato, considerato che l'aviosuperficie di Torraccia è un progetto infrastrutturale qualificante e necessario per la Repubblica di San Marino, per il quale sono già state investite importanti risorse pubbliche ed è già stato approvato un progetto per il consolidamento e l'asfaltatura dell'attuale pista con i relativi stanzamenti; considerate le richieste avanzate negli anni dagli abitanti di Torraccia in termini di sicurezza, controllo, gestione e mitigazione dell'impatto ambientale, che possono essere analizzate e valutate nell'ambito di una progettazione coerente con la sostenibilità ambientale, la sicurezza e la compatibilità territoriale; considerata la necessità di una comunicazione istituzionale chiara e tempestiva su tutti gli aspetti riguardanti l'aviosuperficie; considerato altresì che qualsiasi eventuale ulteriore sviluppo deve rispettare limiti dimensionali compatibili con il territorio e con i criteri di sicurezza, evitando soluzioni di ampliamento non sostenibili; considerato che è prioritario completare gli interventi già programmati e finanziati sull'infrastruttura esistente, garantendo la messa in sicurezza, la certezza dei tempi di realizzo e l'utilizzo delle risorse pubbliche già stanziate; impegnano il Governo, per i rispettivi ambiti di competenza, a predisporre e presentare entro giugno 2026 un progetto complessivo dell'aviosuperficie, tenendo conto degli espropri già attuati, per una pista fino a un massimo di 900 metri, definendo con chiarezza finalità, tipologia di utilizzo, requisiti di sicurezza e di controllo, quadro dei vincoli e sostenibilità ambientale e territoriale; a effettuare un confronto con i residenti del Castello di Domagnano mediante incontri pubblici e strumenti informativi trasparenti, con l'obiettivo di chiarire compiutamente tutti gli aspetti progettuali, dalla sicurezza all'impatto ambientale, dalla viabilità alle ricadute economiche; a predisporre un progetto di legge che ricomprenda il progetto per lo sviluppo dell'intera struttura nei prossimi anni, senza aumentare il debito pubblico complessivo, presentandolo nelle sedi istituzionali preposte e alla cittadinanza prima della sua formale adozione da parte del Congresso di Stato e dell'avvio dell'iter consiliare; a completare le pratiche amministrative e autorizzative necessarie al reperimento degli spazi nel rispetto della normativa vigente, assicurando trasparenza del procedimento e adeguata informazione ai soggetti interessati; ad avviare e concludere entro il 2027 i lavori di consolidamento e asfaltatura della pista attuale già predisposti, in attesa della progettazione complessiva, potendo contare sulle risorse già stanziate, garantendo un cronoprogramma chiaro, modalità di affidamento, monitoraggio dell'avanzamento e rendicontazione; ad aggiornare periodicamente i membri delle Commissioni Affari Esteri e Finanze sullo stato di attuazione degli impegni assunti, con particolare riferimento alla progettazione, ai lavori sulla pista esistente e agli esiti del confronto con i residenti.

Riteniamo che questo ordine del giorno offra garanzie sotto diversi profili e non sia distante da molte delle osservazioni poste dall'opposizione. Auspiciamo quindi che possa essere uno strumento utile per proseguire il confronto e per arrivare all'approvazione in questa seduta.

Emanuele Santi (Rete): Questa mattina i Segretari di Stato sono venuti in aula e hanno depositato relazioni datate 23/12, 15/01 e 09/01. Lo ha fatto notare anche un consigliere di maggioranza: è un metodo sbagliato, soprattutto su una questione annosa come questa, che coinvolge tanti cittadini della zona, organizzati in un comitato. Mettere le relazioni a disposizione prima sarebbe stato un buon modo per cominciare a lavorare meglio. Il problema è che siete arrivati qui senza un'idea chiara e definita: fino a quando il collega Ciavatta non ha letto l'ordine del giorno, ci guardavamo negli occhi chiedendoci cosa stesse succedendo e dove si volesse andare a parare. L'ordine del giorno lo leggeremo con attenzione, ma già ora rilevo una prima incongruenza: si dà mandato di completare l'asfaltatura dei primi 600 metri, poi si prevede un progetto complessivo e, se il progetto dirà 900 metri, si rischia di dover rimettere mano a tutto. Questo, francamente, non ha senso. Se si pensa davvero a una pista da 900 metri, si spendano i soldi una volta sola per un progetto coerente con quella lunghezza, non prima per i 600 e poi per rifare in funzione dei 900, con il rischio che parte dei lavori iniziali non sia più utilizzabile. Mentre dal 2005 in poi si procedeva con gli espropri, dall'altra parte si rilasciavano autorizzazioni a costruire in quella zona. In quell'angolo è sorto un palazzo di cinque piani: da una parte si ragionava di aviosuperficie e sicurezza, dall'altra si consentiva di

edificare palazzi di cinque-sei piani nelle immediate vicinanze. Oggi i cittadini ci dicono che uno dei problemi principali è proprio questo: gli aerei atterrano troppo vicino alle abitazioni, alcuni “sfiorano” le case. A questo si sommano le manovre acrobatiche di certi piloti che non si limitano all’atterraggio “normale”, ma si esercitano in acrobazie sopra le abitazioni, aumentando la percezione e il rischio di pericolo. Mettere in sicurezza significa anche controllare. In questo senso, se davvero c’è la volontà di portare fisicamente l’ente dell’aviazione a Torraccia, noi riteniamo che sia un elemento positivo. Se l’aviosuperficie smette di essere solo un piccolo scalo turistico e diventa qualcosa di più strutturato, è indispensabile che vi sia personale presente in loco, H24, con funzioni di controllo. C’è poi il tema della fattibilità. Sulla carta abbiamo sentito cifre e ipotesi di ogni tipo. Per la pista da 600 metri asfaltata si è parlato di un costo di circa 3 milioni e mezzo. Ma c’è un’altra partita, che i cittadini ci hanno segnalato più volte: se si prolunga la pista fino a 800-900 metri, il nodo vero è geologico. Lì, per allungare, servirebbero paratie, opere di contenimento e infrastrutture importanti, perché si tratta di un terreno fragile, con rischi di frana. Se darete mandato a sviluppare il progetto per i 900 metri, dovrete mettere in conto anche questi interventi e i relativi costi, che non saranno marginali, proprio per garantire la sicurezza in un’area geologicamente complessa. In sintesi, oggi, a mio avviso, siete arrivati qui senza idee davvero chiare. Si affida un mandato per il progetto, ma la visione complessiva non emerge. Il progetto deve essere chiaro, trasparente e sostenibile. Ritengo che il punto centrale emerso da questo dibattito sia proprio la necessità che il progetto sull’aviosuperficie sia finalmente chiaro, completo e condiviso. Chiaro, perché non si può continuare a procedere per ipotesi, dichiarazioni a mezzo stampa o indicazioni contraddittorie; completo, perché deve mettere sul tavolo tutte le questioni, senza tralasciarne nessuna; condiviso, perché senza il coinvolgimento dei cittadini, in particolare di quelli che vivono direttamente l’impatto dell’infrastruttura, qualunque scelta rischia di diventare conflittuale e quindi inefficace. Le questioni da affrontare sono note e non più rinvocabili. La sicurezza è il primo tema, sotto molti profili: sicurezza delle persone che abitano nella zona, sicurezza di chi utilizza l’aviosuperficie, sicurezza legata ai controlli sugli accessi, sui velivoli, sui carburanti, sulle attività che vi si svolgono. A questo si aggiunge la necessità di affrontare seriamente il tema degli studi geologici, perché non è pensabile immaginare un allungamento della pista senza avere certezze assolute sulla tenuta del terreno e sulla stabilità delle opere che dovrebbero essere realizzate. C’è poi il tema della dimensione della pista e delle sue conseguenze. È evidente che una pista da 600 metri e una da 900 metri non sono la stessa cosa, né per il tipo di traffico che possono generare, né per i velivoli che possono accogliere, né per l’impatto complessivo sul territorio. Questo va detto con chiarezza ai cittadini, senza minimizzare o semplificare, perché oggi l’impressione è che su questo punto ci siano ancora molte ambiguità. I residenti, da quanto risulta, non sono contrari a prescindere a una riqualificazione dell’esistente, ma hanno forti perplessità su un allungamento significativo della pista, soprattutto se questo comporta un aumento del traffico e l’arrivo di aerei più grandi. Sul tema dei finanziamenti, ribadisco una posizione che come forza politica abbiamo sempre sostenuto: l’obiettivo deve essere quello di reperire risorse a tassi più bassi di quelli che oggi paghiamo. Se esistono opportunità di finanziamento agevolato per infrastrutture, vanno valutate senza pregiudizi. Questo non significa ignorare le implicazioni geopolitiche o di contesto internazionale, che vanno analizzate con attenzione, ma nemmeno escludere a priori certe soluzioni. Se si decide di fare un progetto, lo si faccia fino in fondo, con una sola linea, portata avanti con trasparenza e responsabilità. Negli ultimi anni, invece, sulla vicenda dell’aviosuperficie si è assistito a un susseguirsi di annunci, smentite, ipotesi e ripensamenti che hanno alimentato sfiducia e preoccupazione. Infine, torno su un aspetto che considero decisivo: l’informazione e il coinvolgimento dei cittadini. Questo è ciò che è mancato di più in questi anni. Le persone che vivono a Torraccia hanno spesso avuto la sensazione di subire decisioni prese altrove, senza essere informate né ascoltate. Serve un confronto vero, continuo, documentato, che spieghi cosa si vuole fare, perché lo si vuole fare e quali saranno le conseguenze concrete. Solo così si potrà arrivare a una scelta che sia non solo tecnicamente valida, ma anche socialmente sostenibile.

Sara Conti (RF): Il problema è il metodo, nel senso che noi non siamo mai messi nelle condizioni di fare una valutazione approfondita e seria dei temi, degli argomenti e della documentazione che andiamo a discutere in aula. Noi oggi siamo qui per discutere di un ordine del giorno presentato da Rete Repubblica Futura, nel quale si chiedeva ai Segretari di Stato competenti di riferire alla Commissione congiunta Finanze ed Esteri quale fosse la loro visione strategica rispetto al progetto di sviluppo dell'aviosuperficie di Torraccia. Ebbene, la documentazione ci è stata sottoposta questa mattina, nel momento stesso in cui siamo entrati in aula. Allora io vi chiedo come dovremmo fare a leggere tutto il materiale, gli allegati contenuti nella chiavetta che ci è stata consegnata, perché senza averli letti, e ascoltando solo i riferimenti dei Segretari, è molto difficile prendere una posizione consapevole. L'impressione che ci avete dato, ascoltandovi, Segretari di Stato, è che andiate in ordine sparso. Non emerge una visione condivisa e, soprattutto, non abbiamo capito se il progetto che intendete portare avanti sia quello dell'asfaltatura dei 600 metri di pista oppure se vogliate procedere con l'allungamento fino a 860 metri. Lo stesso metodo si è ripetuto ieri in CPT, quando si è deliberata la proroga della dichiarazione di pubblica utilità relativa all'area dell'aviosuperficie, scaduta il 31 dicembre 2024: anche in quell'occasione una mole rilevante di documenti è stata sottoposta ai commissari pochi giorni prima della seduta. Questo significa che non ci mettete nelle condizioni di lavorare e studiare i progetti di sviluppo che proponete, e a mio avviso questo è molto grave. Con informazioni parziali e incomplete è inevitabile che sia difficile fare valutazioni serie. Non abbiamo capito qual è l'idea di fondo, se siete d'accordo nel proseguire con un progetto già deciso e apparentemente condiviso, come l'asfaltatura dei 600 metri, oppure se volete andare verso l'allungamento della pista ed eventualmente accedere al fondo saudita. Qui c'è un problema di fondo: prima dovreste chiarirvi tra voi, poi venire a riferire con un quadro chiaro, supportato da un business plan che, lo diciamo da sempre, è sempre mancato. Non sappiamo chi farebbe i controlli se l'aviosuperficie venisse ampliata, non sappiamo chi gestirebbe la struttura, se lo Stato, soggetti privati o l'aeroclub. Sono tutte informazioni fondamentali che non ci sono state fornite. Se alcune di queste risposte sono contenute negli allegati consegnati oggi, non possiamo saperlo, perché non abbiamo avuto il tempo materiale di leggerli. È chiaro che vanno considerate anche le sensibilità dei cittadini che vivono nell'area, perché la sicurezza deve essere la priorità assoluta. Se poi si decidesse di procedere con un ampliamento, occorrerebbe chiarire anche quali sarebbero gli effetti concreti sull'assetto complessivo della zona e sull'utilizzo futuro della struttura. Noi non abbiamo espresso una contrarietà di principio al prestito dell'Arabia Saudita; riteniamo, come è stato detto, che gli aspetti geopolitici e di relazioni internazionali spettino al Segretario di Stato competente. Tuttavia manca la base, manca la chiarezza sull'obiettivo stesso dell'intervento. Se davvero si pensa di accedere a un finanziamento estero per realizzare un'infrastruttura strategica, occorrerebbe anche interrogarsi su quale infrastruttura sia realmente prioritaria per il Paese e quale possa garantire un ritorno, non solo economico ma anche funzionale. Oggi, però, noi chiediamo semplicemente di avere informazioni chiare, una visione condivisa e una progettualità definita. Solo a quel punto potremo esprimere un parere consapevole e responsabile.

Fabio Righi (D-ML) dà lettura di un Ordine del giorno presentato da D-ML: *Preso atto del dibattito sviluppatosi durante la seduta odierna in tema di sviluppo economico, attrazione di investimenti e progetto dell'aviosuperficie. Premesso che la Repubblica di San Marino necessita di dotarsi di una visione chiara e strutturata di sviluppo economico, fondata su una programmazione pluriennale capace di definire le priorità strategiche del Paese e di rafforzarne la competitività nel medio-lungo periodo. Premesso che la costruzione di un piano di sviluppo economico pluriennale rappresenta uno strumento essenziale per attrarre investimenti, coordinare l'azione delle Segreterie di Stato, garantire la sostenibilità finanziaria e valorizzare le infrastrutture strategiche del territorio. Premesso che risulti indispensabile prevedere modalità di lavoro condivise e partecipate attraverso la costituzione di un tavolo di confronto che coinvolga istituzioni, forze politiche e soggetti economico-sociali. Considerato che è stato sviluppato un progetto volto all'implementazione e al potenziamento delle infrastrutture dell'aviosuperficie di Torraccia quale elemento strategico per il posizionamento*

internazionale della Repubblica e per l'attrazione di investimenti e finanziamenti esteri. Considerato che tale progetto prevede il coinvolgimento di investitori esteri, inclusi soggetti riconducibili al fondo sovrano dell'Arabia Saudita, nonché interventi infrastrutturali, amministrativi e gestionali necessari a garantirne la piena operatività. Impegna il Congresso di Stato a confermare la necessità di predisporre un piano di sviluppo economico pluriennale ordinato, di durata almeno decennale; a istituire nel più breve tempo possibile un tavolo di lavoro condiviso per la predisposizione del piano di sviluppo economico pluriennale con maggioranza, opposizione e parti sociali; a procedere, con riferimento al progetto di implementazione dell'aviosuperficie, alla sua realizzazione nel più breve tempo possibile, garantendo la definizione e la chiusura, in senso positivo, del rapporto con gli investitori esteri coinvolti, inclusi quelli riconducibili al fondo sovrano dell'Arabia Saudita; alla predisposizione e al completamento del progetto di sviluppo dell'aviosuperficie di Torraccia, tenendo conto anche dello sviluppo futuro del settore avionico nella logica del vertiporto; a garantire l'aggiornamento periodico delle Commissioni consiliari Affari Esteri e Finanze.

Segretario di Stato Matteo Ciacci: Al netto delle considerazioni di carattere politico, mi pare ci sia un'impostazione abbastanza lineare sull'avanzamento dei progetti e raccolgo sia le osservazioni sul metodo sia la necessità di dare continuità a progetti già predisposti. Le critiche al Governo possono essere state fatte, ma non si può dire che non siano chiari gli obiettivi: abbiamo selezionato i progetti infrastrutturali, ci abbiamo messo le risorse e stanno andando avanti, puntando ad aprire i cantieri, che abbiamo aperto, e in alcuni casi anche concluso. Il dibattito è stato molto interessante e tutti hanno sostenuto la necessità di proseguire su questo percorso. La Segreteria al Territorio conferma di essere pronta a tutte le evenienze in tempi rapidissimi: diteci cosa fare e lo faremo. Sul trenino, lunedì partiamo con i lavori e ne avrete comunicazione. È emerso con chiarezza, e lo condivido, il tema del patto territoriale: non si può prescindere dal coinvolgimento dei residenti e dei comitati affinché il progetto possa andare avanti, ed è contenuto anche nell'ordine del giorno della maggioranza. Sui finanziamenti, gli interventi dei colleghi Pedini e Gatti sono stati esaustivi; come Governo, pur partendo magari da posizioni diverse, abbiamo la stessa visione. Sull'aviosuperficie le modalità e i metodi sono determinanti: servono confronto con i residenti, incontri pubblici e un progetto definitivo che arriverà in tempi rapidissimi, per poi dare avvio a un'opera che, dal punto di vista infrastrutturale e della sicurezza, è migliorativa rispetto all'esistente.

Segretario di Stato Federico Pedini Amati: Lo dico anche al comitato che ci ascolta, alla Giunta e a chiunque: non ho sentito nessuno dire che non si voglia mettere in sicurezza, asfaltare, recintare e fare la massicciata all'aviosuperficie di Torraccia. Su questo credo ci sia unanimità, ed è un obiettivo condiviso anche dagli ultimi quattro Governi, così come dalle due Commissioni. Questo è un punto di partenza imprescindibile, fermo restando che ci confronteremo nelle serate pubbliche con il comitato e con tutti i soggetti interessati. Voglio però essere chiaro sull'ordine del giorno della maggioranza: non si può dire tutto e il contrario di tutto. Ci sono due sentenze del Tribunale che annullano il progetto dei 617 metri; il nuovo progetto, da 830 metri, ha già incarico ai progettisti e risorse stanziate, va solo depositato con i rilievi geologici. I lavori partiranno su quel progetto, non sui 617 metri, e questo lo dicono le sentenze. Sul tema del debito condivido il vincolo indicato: se utilizziamo finanziamenti esteri a tassi più convenienti, riduciamo il ricorso al debito pubblico. È chiaro che servirà una legge di spesa, perché i costi sono noti e maggiori rispetto al passato. Su un punto serve chiarezza: vogliamo attivare un finanziamento estero conveniente per il Paese, sì o no? Se sì, è una scelta di Governo e di maggioranza, non di un singolo Segretario. Gli espropri, avviati dal 2005, non hanno garantito la sicurezza, ma solo la possibilità di fare i lavori che però non sono stati realizzati. Dopo vent'anni non possiamo continuare a spendere risorse senza portare a termine le opere. Dal punto di vista diplomatico, il Segretario agli Esteri è stato coinvolto fin dall'inizio: San Marino deve poter dialogare con tutti gli Stati. Confido in un chiarimento rapido, non per interesse personale, ma per realizzare opere necessarie al Paese. Importa farle, non chi le fa.

Segretario di Stato Marco Gatti: Intanto, rispetto alla richiesta sul tema geopolitico, non ci sono oggi problematiche legate ai rapporti con l'Arabia Saudita: un'eventuale stipula di un contratto non creerebbe criticità né per il Governo né per la maggioranza, anche perché la valutazione che facciamo non riguarda un singolo Paese ma, più in generale, i prestatore. La linea guida è evitare forti concentrazioni del debito, perché uno Stato, per rimanere libero nelle proprie scelte, non può essere vincolato a un unico prestatore. Questa è un'attenzione che come Governo, con l'indirizzo della maggioranza, portiamo avanti, anche tenendo conto della capacità dello Stato di far fronte al debito in caso di tensioni. In questo caso parliamo di opere che non determinano una concentrazione tale da creare vincoli. Sul resto mi pare ci sia un allineamento ampio, nel Governo e nella maggioranza: occorre definire un progetto che, sulla base degli approfondimenti, preveda scelte chiare, a partire dalle competenze in materia di sicurezza e gestione e dalla formulazione di un nuovo progetto attorno ai circa 900 metri realizzabili. Su questo poi la parola passerà all'Aula consiliare, perché oggi l'unico impegno di spesa è quello dei 3 milioni e 6 per i 600 metri. Sarà quindi necessario tornare in Aula con un progetto di legge che dica cosa si vuole realizzare e come finanziarlo. Se l'indirizzo del Parlamento sarà quello di non incrementare il debito, il Governo dovrà tenerne conto nelle scelte di finanziamento. Ringrazio per il dibattito, ho compreso che ci sarà una prossima seduta a breve per le repliche e, se nel frattempo si riuscisse a convergere su un unico ordine del giorno, per il Governo sarebbe un fatto positivo.