

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

8.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 OTTOBRE 2019

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALESSANDRO MORELLI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Bruno Bossio (PD)	18
Morelli Alessandro, <i>Presidente</i>	3	Ficara Paolo (M5S)	8
Audizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, sulle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Gariglio Davide (PD)	11
Morelli Alessandro, <i>Presidente</i> .. 3, 8, 10, 17, 19, 21, 25, 28		Maccanti Elena (Lega)	20
Baldelli Simone (FI)	10, 19	Mulè Giorgio (FI)	10
De Micheli Paola, <i>Ministra delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 21, 25, 27	Nobili Luciano (PD)	17
		Paita Raffaella (IV)	15
		Rixi Edoardo (Lega)	13
		Romano Andrea (PD)	20
		Rotelli Mauro (FdI)	16, 17
		Zanella Federica (FI)	19, 27

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Partito Democratico: PD; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Cambiamo !-10 Volte Meglio: Misto-C10VM; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Noi con l'Italia-USEI: Misto-NcI-USEI; Misto+Europa-Centro Democratico: Misto+E-CD; Misto-MAIE - Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-MAIE.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ALESSANDRO MORELLI

La seduta comincia alle 14.15.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, sulle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, sulle linee programmatiche del suo dicastero. Ringrazio per aver accolto l'invito della Commissione e le cedo la parola per lo svolgimento della sua relazione introduttiva.

PAOLA DE MICHELI, *Ministra delle infrastrutture e dei trasporti*, Grazie, Presidente, buongiorno a tutte le colleghe e a tutti i colleghi. Leggerò la relazione per essere più puntuale e precisa rimanendo ovviamente a vostra disposizione oggi e anche in seguito per eventuali approfondimenti. In coerenza con le linee programmatiche del Governo e con il *Green New Deal* europeo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti persegue una nuova strategia di crescita fondata sulla sostenibilità ambientale, economica e sociale, ambientale in quanto finalizzata alla ridu-

zione delle emissioni inquinanti e degli altri impatti sul territorio e sull'ambiente; economica come sostegno alla produttività delle imprese e alla crescita del paese; sociale a garanzia dell'accessibilità ai mercati di produzione e di consumo con una particolare attenzione al Mezzogiorno. L'obiettivo è quello di favorire lo sviluppo al consolidamento di un sistema infrastrutturale moderno ed integrato, di tutelare il diritto alla mobilità garantendo l'efficacia, l'efficienza e la qualità degli spostamenti con attenzione all'ambiente, alla sicurezza e all'inclusione sociale.

Una strategia di crescita sostenibile deve contemplare un approccio sistemico all'intero mondo della mobilità, della logistica, delle infrastrutture e del territorio provvedendo all'integrazione delle infrastrutture di trasporto, di quelle energetiche, delle tecnologie digitali non solo sul piano della sostenibilità ambientale, ma anche su quello del soddisfacimento di una nuova domanda quale la micromobilità elettrica e la mobilità dolce per gli spostamenti urbani.

A tal fine il Piano generale dei trasporti e della logistica definirà gli obiettivi strategici fino al 2030 sviluppando e aggiornando l'analisi dei fabbisogni avviata con « Connettere l'Italia » per poi procedere con la programmazione degli interventi infrastrutturali prioritari per soddisfare la domanda di mobilità attraverso l'emanazione del primo documento di pianificazione pluriennale del Ministero, strumento più agile e flessibile rispetto a quanto previsto dalle vigenti disposizioni normative.

Il Ministero intende pertanto promuovere lo sviluppo di una mobilità sostenibile con particolare riguardo all'ambito urbano e metropolitano attraverso la pianificazione integrata dei sistemi di mobilità: di concerto con le regioni e con gli enti locali

il Ministero provvederà dunque ad incentivare l'interoperabilità e l'utilizzo di modalità di trazione a basso impatto ambientale potenziando i sistemi su ferro locale anche attraverso il miglioramento della sicurezza delle ex ferrovie concesse, azioni che permetteranno di ridurre la congestione e l'inquinamento in termini di emissioni, rumore e vibrazione, l'obiettivo di garantire servizi di rapporto pubblico locale più efficienti e di qualità sarà perseguito anche attraverso il superamento della spesa storica nella ripartizione del Fondo Tpl e l'applicazione del costo standard come parametro di riferimento per la remunerazione dei servizi, garantendo più equità nella distribuzione delle risorse e più efficienza nell'erogazione dei servizi. Nello stesso tempo sarà posta una particolare attenzione alla tutela del personale viaggiante a cui vanno garantite massime condizioni di sicurezza e di vivibilità sul lavoro.

Sarà data rapida e concreta attuazione al piano nazionale strategico per la mobilità sostenibile che mette a disposizione di regioni, Città metropolitane ed enti locali oltre 4 miliardi di euro con la consapevolezza che autobus più moderni, più confortevoli e meno inquinanti possano contribuire al miglioramento della qualità dell'aria, all'incremento della modalità pubblica rispetto a quella privata. La significativa disponibilità di risorse e la programmazione pluriennale delle stesse hanno come obiettivo anche quello di garantire un contesto favorevole per la rinascita e lo sviluppo della filiera di produzione di autobus ad alimentazione alternativa nel nostro paese.

Allo stesso modo si completerà il processo di rinnovo del parco rotabile del servizio ferroviario regionale con il contributo dello Stato, delle regioni e di Trenitalia e si procederà in tempi rapidi al completo rinnovo dei treni intercity, del contratto di servizio di Trenitalia con lo Stato. Anche il servizio di trasporto pubblico per le isole e la navigazione, la quale conoscerà un rinnovo senza precedenti delle navi e dei traghetti disponibili. Per il conseguimento di questi obiettivi è necessario

incrementare le risorse per le nuove infrastrutture di trasporto rapido di massa per le quali già nelle prossime settimane il ministero procederà all'assegnazione di oltre 3 miliardi di euro per il completamento di linee metropolitane e per la realizzazione di nuove linee tramviarie e filoviarie in tutto il paese.

In relazione al riparto del nuovo fondo investimenti sono stati inoltre richiesti 2 miliardi aggiuntivi di cui 750 milioni nel primo triennio a fronte di interventi in fase molto avanzata di progettazione. Il Ministero sarà inoltre promotore di un forte impegno verso una mobilità intelligente, la *Smart Mobility* costituisce infatti un elemento chiave nel rilancio delle città rendendo queste ultime più vivibili per i cittadini e attrattive per i turisti, è necessario cogliere tempestivamente la sfida dell'innovazione e governarne efficacemente anche la trasformazione del settore, le innovazioni tecnologiche hanno già e ancora più avranno un altissimo impatto sulla mobilità modificando il modo di gestire gli spostamenti grazie alla disponibilità di dati e informazioni in tempo reale, alla digitalizzazione e automazione dei processi, sistemi di pagamento elettronico. È dunque essenziale presidiare la creazione alla diffusione di soluzioni tecnologiche che garantiscano la tutela ambientale e l'interoperabilità, l'accesso semplificato ai dati, ai nuovi servizi digitali, la semplificazione amministrativa favorendo la piena partecipazione democratica e la diffusione delle informazioni; su questo peraltro è già avviato un processo con il Ministero dell'Innovazione. In campo infrastrutturale questo si traduce nell'incentivazione dell'uso delle nuove tecnologie per vari aspetti quali lo sviluppo delle piattaforme di osservazione e previsione del traffico che creino una sinergia fra infrastrutture digitali e veicoli di nuova generazione e il processo di applicazione di sistemi di monitoraggio capaci di analizzare lo stato di conservazione delle opere infrastrutturali, in modo continuativo. Oltre che per l'innovazione dei servizi di mobilità, infatti, le nuove tecnologie costituiscono un investimento imprescindibile per quanto attiene la necessità di conser-

vare e valorizzare gli *asset* infrastrutturali già esistenti al fine di garantire la sicurezza e l'utilizzo efficiente. Ulteriore slancio alle priorità nazionali può avvenire dall'accesso ai finanziamenti europei massimizzando le opportunità che si renderanno disponibili nell'ambito del periodo di programmazione 2021/2027 e procedendo all'ulteriore sviluppo delle reti di trasporto transeuropeo con focus sui progetti transfrontalieri ad alto valore aggiunto e sui progetti in corso di realizzazione lungo le direttrici prioritarie di sviluppo della rete nazionale con particolare attenzione a quelle del Mezzogiorno quali gli itinerari Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo.

In considerazione della necessità di promuovere azioni intersettoriali che consentano l'intervento in ambiti quali la mobilità connessa e automatizzata o a favore dell'adozione di carburanti alternativi sarà data attuazione al programma *Connecting Europe Facility*, il CEF, sostenendone con ogni sforzo l'incremento della dotazione finanziaria. Nell'ottica di incoraggiare lo sviluppo territoriale sarà potenziata l'integrazione fra i sistemi di trasporto pubblico e nazionale, facendo perno oltre che sui sistemi di trasporto rapido di massa anche sulla mobilità ciclopedonale e sfruttando le potenzialità che vengono dalle innovazioni digitali applicate alla mobilità urbana ed extraurbana per sviluppare i servizi di mobilità condivisa; il Ministero si impegna infatti a promuovere i percorsi del turismo anche attraverso l'implementazione e lo sviluppo del sistema nazionale delle ciclovie per contribuire alla valorizzazione del nostro patrimonio naturale, storico, artistico e culturale.

Oltre poi alla mobilità delle persone sarà posta grande attenzione, a livello nazionale così come nella nostra azione presso le istituzioni comunitarie, alla mobilità delle merci attraverso l'implementazione di un nuovo modello di logistica attento alle esigenze di sostenibilità ambientale e capace di dare risposta ai cambiamenti profondi determinati dalle dinamiche globali, dal radicale mutamento delle abitudini di consumo con l'obiettivo di fornire un reale supporto alla nostra industria manufattu-

riera, tale nuovo modello dovrà tenere in considerazione l'innovazione tecnologica che sottende l'intero commercio globale così come lo sviluppo di nuove piattaforme *e-commerce*; tutto ciò richiede uno sforzo di *governance* dei flussi non solo attraverso le reti ferroviarie, corridoi, le autostrade, gli *hub* aeroportuali cargo tra le infrastrutturali materiali e nodali del Paese, porti, interporti e retroporti, ma anche all'interno delle stesse città laddove un aumento dei flussi logistici genera esternalità sui cittadini e sull'ecosistema urbano che una moderna rete distributiva di ultimo miglio deve sapere gestire in maniera efficiente.

Il sistema degli incentivi del « marebonus » e del « ferrobonus » ha dato risultati positivi per lo sviluppo del trasferimento modale delle merci e dovrà essere proseguito e aggiornato nel rispetto della disciplina e delle procedure comunitarie, le nuove tecnologie saranno fondamentali anche per il rinnovo del parco mezzi adibito all'autotrasporto a cui saranno assicurati da subito incentivi adeguati mediante risorse aggiuntive, previste per il 2020, per consentire il superamento graduale della modalità di trazioni non più sostenibili e nel contempo assicurare una maggiore sicurezza del trasporto stradale essendo i veicoli più performanti dotati di dispositivi quali la frenata assistita essenziali per una guida sicura.

Un trasporto aereo efficiente in un paese moderno è fondamentale per l'intera economia. Le previsioni di Cassa Depositi e Prestiti stimano che una crescita del 10 per cento dell'offerta intercontinentale possa determinare un aumento di investimenti esteri pari al 4,7 per cento; disporre pertanto di strutture infrastrutturali adeguate nel settore aeroportuale risulta indispensabile per capitalizzare le enormi potenzialità offerte dal mercato, soddisfare un flusso di passeggeri in costante aumento e realizzare trasporti cargo attrattivi; contestualmente regole certe, sinergie di reti aeroportuali e valorizzazione degli aeroporti minori costituiscono interventi essenziali per la crescita dell'intero comparto. Con questi obiettivi pertanto si procederà all'aggiornamento del Piano nazionale aereo-

porti garantendo una forte integrazione tra gli aeroporti e i loro territori in una logica intermodale, tenendo in ogni caso conto dei vincoli internazionali relativi alla riduzione in atmosfera dei gas serra. Secondo il nuovo assetto regolatorio anche i diritti aeroportuali presso gli aeroporti saranno determinati secondo i modelli tariffari adottati dall'Autorità di regolazione dei trasporti e improntati i principi di trasparenza, stabilità ed efficienza. È poi opportuno potenziare il concetto di continuità territoriale al fine di sviluppare le necessarie interconnessioni come ultimo miglio con le altre modalità di trasporto, proprio al fine di migliorare la connettività del paese ed abbassare i tempi necessari per poter usufruire in maniera rapida e valida degli aeroporti.

Sarà data piena attuazione alla riforma delle autorità del sistema portuale, tema particolarmente di attualità in questi giorni, valorizzando il ruolo della Conferenza dei Presidenti delle Autorità per le funzioni di coordinamento, al fine di rafforzare le sinergie per lo sviluppo imprenditoriale ed economico del Paese; al tempo stesso sarà disciplinato il sistema delle concessioni portuali per garantire la massima trasparenza e competitività evitando situazioni non ancora regolate.

In campo infrastrutturale sarà dato un forte impulso agli interventi per migliorare la sostenibilità ambientale dei porti, con azioni qualificate come l'elettificazione delle banchine con il progetto Porti Verdi. Nell'assetto organizzativo del Ministero è altresì incardinato il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, la Guardia Costiera, che oltre ad essere investito di compiti di amministrazione attiva nel settore della sicurezza della navigazione coordina l'azione di 307 uffici marittimi periferici assicurando lo svolgimento delle funzioni di competenza del Ministero in importanti settori ad elevato impatto sui servizi del cittadino; tra essi si evidenziano la ricerca ed il soccorso in mare inclusi i laghi maggiori, la gestione operativa del sistema di monitoraggio e controllo del traffico marittimo mercantile, i compiti di vigilanza e controllo operativo in materia

di sicurezza delle navi e delle strutture portuali, la sicurezza della navigazione del trasporto marittimo. Elevato livello di capacità operative e le competenze amministrative del corpo al quale è affidata la responsabilità SAR (*Search and Rescue*) sui circa 500.000 chilometri quadrati di spazi marittimi e la vigilanza su 8.000 chilometri di coste deve essere mantenuta anche attraverso l'attento e modulato programma di ammodernamento delle infrastrutture tecniche e strumentali, per cui sono stati richiesti a valere sul fondo investimenti 2020 oltre 200 milioni di euro, nonché proseguendo il piano di adeguamento degli organici al fine di rispondere in modo sempre più appropriato agli standard di qualità, efficienza e sicurezza richiesti dal cittadino nell'ambito di più ampi scenari operativi e anche internazionali.

Per quel che riguarda gli investimenti pubblici che hanno un ruolo centrale per favorire la transizione dell'economia italiana verso un modello di crescita sostenibile, le buone infrastrutture sono uno dei principali volani di crescita dell'economia; la nuova strategia richiede investimenti mirati alla realizzazione di infrastrutture integrate che mettano al centro la protezione dell'ambiente e la biodiversità, il crescente ricorso alle fonti energetiche rinnovabili e il contrasto ai cambiamenti climatici. Obiettivo fondamentale del Ministero sarà quindi rilanciare gli investimenti sia pubblici che privati, verranno messe in campo tutte le azioni necessarie per garantire appalti pubblici sostenibili, trasparenti e con tempi certi anche intervenendo sul complesso delle disposizioni per introdurre, nel rispetto delle direttive comunitarie, gli strumenti di flessibilità che consentano la celerità delle procedure e la semplificazione documentale, l'integrazione dei processi autorizzativi omologhi attualmente gestiti da enti differenti rivedendo alcune disposizioni oggi presenti nel Codice degli appalti, ciò al fine di ottenere un chiaro e semplificato quadro giuridico per gli amministratori e gli operatori economici superando gli elementi di criticità e di incertezza ed in particolare delineando un sistema puntuale definito dalle responsabilità degli amministratori.

Con l'obiettivo della tutela dei beni comuni occorre attribuire, massima priorità, ripeto, massima priorità alle manutenzioni ordinarie e straordinarie continuative e rafforzare il sistema della vigilanza in ordine alla sicurezza; sono prioritari a questo proposito i piani per la manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie previsti nell'aggiornamento dei contratti di programma con i gestori delle infrastrutture; fondamentale sarà la promozione a tutti i livelli di una cultura della valutazione, una cultura della valutazione dei risultati che coinvolga tutti gli attori degli investimenti pubblici nelle fasi *ex ante* e *ex post* anche attraverso l'utilizzo di metodologie condivise tra le quali l'analisi multi criterio e l'analisi costi/benefici sulla base delle linee guida del MIT, al fine di consentire un adeguato supporto informativo nell'individuare le alternative progettuali migliori per perseguire le scelte strategiche.

In questa prospettiva una buona pratica che potrà essere ulteriormente sviluppata è quella adottata per l'attribuzione dei finanziamenti per il trasporto rapido di massa. Il Ministero perseguirà la sua *mission* per lo sviluppo delle infrastrutture di mobilità nazionale impegnandosi a consolidare una pianificazione strategica di lungo periodo; saranno prioritari gli investimenti della rete stradale previsti nell'aggiornamento del contratto di programma 2016-2020 tra MIT e Anas e quelli sulla rete ferroviaria inclusi nell'aggiornamento e contratto di programma RFI 2017-2021.

A quest'ultimo riguardo segnalo che la relativa delibera CIPE è stata sottoscritta ieri dal Presidente del Consiglio e che è all'esame ora della Corte dei Conti per la registrazione dopo la quale si potrà procedere al tempestivo invio alle Camere e quindi a questa Commissione.

In tale ambito la priorità è costituita dal processo di elettrificazione nonché dal superamento del binario unico delle tratte più congestionate, tali contratti hanno l'obiettivo di realizzare un programma di intermodalità integrato che rende il sistema ferroviario un vettore di collegamento anche tra i porti e gli aeroporti del paese e le aree produttive nazionali ed

internazionali oltre che di rafforzare ovviamente la sicurezza sul trasporto del ferro anche attraverso un'interoperabilità e l'installazione di tecnologie innovative. Una particolare attenzione sarà posta al monitoraggio dell'attuazione degli investimenti programmati sempre nell'ottica della valutazione dei risultati, per cui ad oggi sono disponibili significative se non ingenti risorse.

La rete stradale nazionale sarà migliorata al fine di completare le maglie principali con l'obiettivo di garantire maggiore sicurezza nella circolazione e una maggiore funzionalità delle strade laddove è necessario sul traffico veicolare, ma garantendo nello stesso tempo anche le connessioni con le aree interne, le zone ad alto rischio sismico, al fine di supportare la ripresa economica e rafforzare le vie di accesso per i soccorsi e gli aiuti in caso di calamità.

La stessa società Anas sarà soggetta a valutazione sulla *performance* organizzativa e funzionale dei servizi con particolare riferimento a quelli resi agli utenti in questo contesto il Ministero intende promuovere e realizzare interventi necessari a garantire la viabilità delle aree interne del terremoto del 2016 già finanziate e la loro accessibilità con i relativi collegamenti alla rete nazionale. Sarà inoltre avviata la revisione delle concessioni autostradali al fine di garantire una maggiore trasparenza, competitività tra gli operatori e il corretto equilibrio tra l'interesse pubblico e l'interesse imprenditoriale nonché il costante miglioramento del servizio per gli utenti, dando attuazione alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Sarà lanciato un Piano straordinario di investimenti infrastrutturali anche per incentivare crescita e lavoro al Sud, promuovendo l'adozione e il coordinamento di vari strumenti di intervento quali contratti istituzionali di sviluppo, Zone Economiche Speciali (ZES), contratti di rete con l'obiettivo fondamentale di accelerare la realizzazione di progetti strategici tra loro funzionalmente connessi di valorizzazione dei territori, rafforzando il capitale fisico, umano e sociale e con un rinnovato coinvolgimento delle regioni e degli enti locali del Sud.

In quest'ottica saranno sviluppate le azioni contenute nel Programma operativo nazionale infrastrutture e reti 2014-2020 cofinanziato con risorse FESR destinate allo sviluppo delle infrastrutture, del trasporto delle regioni del sud attraverso il potenziamento delle rete ferroviarie e dei collegamenti di ultimo miglio a porti e aeroporti.

È impegno del Governo accelerare e monitorare l'attuazione delle recenti delibere CIPE derivanti dall'utilizzo del fondo di sviluppo che prevede l'80 per cento dei finanziamenti destinati al sud per l'equilibrio complessivo della disponibilità dell'infrastruttura, al tempo stesso è garantita un'assegnazione pari ad almeno il 34 per cento alle regioni del Mezzogiorno nell'ambito degli strumenti ordinari di finanziamento in conto capitale sul bilancio nazionale. In particolar modo sottolineo che il Contratto di programma '2017-2021 di RFI, aggiornamento 2019 destina alle regioni del sud il 44 per cento delle risorse libere oltre a quelle vincolate dal PON per un ammontare complessivo di quasi 8 miliardi pari al 51 per cento del totale del contratto.

La trasformazione che questo Ministero intende governare per garantire uno sviluppo sostenibile ed eco del sistema infrastrutturale del Paese, richiede un forte investimento sulle competenze.

Il più sostenibile degli investimenti infrastrutturali è infatti quello sull'infrastruttura sociale e sul capitale umano: l'impegno del MIT su questo fronte passa attraverso il rinnovamento delle competenze amministrative a tutti i livelli di *governance* nazionale e territoriale per la formazione e il consolidamento di competenze nuove e per l'affiancamento agli enti locali nell'attuazione delle politiche nazionali, come è attualmente in corso per lo sviluppo dei piani urbani per la mobilità sostenibile.

In questa prospettiva il Ministero si prefigge di valorizzare le competenze e le professionalità esistenti al suo interno, ma anche di reclutare nuove figure professionali e tecniche e di avviare collaborazioni scientifiche qualificate con le principali università e con i centri di ricerca internazionali. Vi ringrazio.

PRESIDENTE. Grazie a lei, ministro. Dunque, come sempre facciamo un primo giro di interventi, poi ci saranno le risposte del Ministro e se è possibile un secondo giro di quesiti, quindi prego.

PAOLO FICARA. Grazie, Presidente, e grazie, ministro, per la relazione di ampio respiro che ha svolto e che ci fa comprendere appunto quello che sarà l'indirizzo di questo Governo sulla vastità delle materie di competenza del Ministero e ovviamente in questo caso della nostra Commissione. Vorrei soffermarmi su alcuni dei passaggi che ha fatto nella sua relazione e farle poi alcune domande. Ovviamente ha iniziato la sua relazione parlando del piano pluriennale degli investimenti che guarda a realizzare un *Green New Deal*; come ha giustamente detto nella sua relazione questo piano dovrebbe essere circa di 50 miliardi nei prossimi 15 anni e dovrebbe essere indirizzato alla protezione e alla tutela dell'ambiente; ha parlato di interventi che vadano nell'ottica della riduzione delle emissioni inquinanti, in questo caso ricordo anche uno degli strumenti introdotti nella precedente legge di bilancio quale per esempio il meccanismo del *bonus malus* che ha fatto registrare nei primi mesi di quest'anno un boom delle immatricolazioni per esempio di auto elettriche e quindi non inquinanti e quindi spero anche su questo si possa continuare con il miglioramento anche dell'infrastruttura di ricarica elettrica. Continuare anche soprattutto in tema appunto di protezione ambientale anche per ciò che riguarda la messa in sicurezza del territorio, il dissesto idrogeologico nonostante quello che è stato fatto nei mesi precedenti che è sicuramente una delle emergenze di questo paese.

Nella sua relazione ha affrontato il capitolo delle politiche infrastrutturali, positivo sicuramente quanto detto sul tema degli investimenti pubblici, ha fatto un passaggio parlando di buone infrastrutture, sicuramente è necessario rivedere alcune norme che riguardano il Codice degli Appalti per rendere più veloci tutta una serie di procedure e sicuramente lo abbiamo visto anche durante questo ultimo anno.

È stata posta l'attenzione anche sulle recenti delibere CIPE del 24 luglio e del 1 agosto che prevedono una serie di interventi e stanziano diversi miliardi per la realizzazione di infrastrutture tra cui, come lei ha ricordato, l'aggiornamento del Contratto di programma Anas e quello tra RFI e lo Stato che pongono particolare attenzione come lei ha ricordato nella manutenzione straordinaria di ponti, viadotti, strade e gallerie e anche della rete ferroviaria stessa. Si tratta quindi di interventi relativi alla sicurezza, all'ammodernamento, soprattutto relativi alle linee regionali e pendolari e al potenziamento e al completamento della rete transeuropea soprattutto verso il meridione; lei ha ricordato gli interventi sulla Napoli-Bari e sulla direttrice Messina-Catania-Palermo che con gli ultimi interventi sono state quindi finanziate e confermate.

Su tale aspetto lei ha ricordato e ha parlato del passaggio delle reti regionali sotto il gestore RFI e questo spero che venga realizzato e potenziato questo percorso per evitare le tragedie del passato come quella pugliese o quella in Lombardia del 2018 a Pioltello che poteva tragicamente ripetersi credo ieri o l'altro ieri per una situazione sempre simile, quindi ritengo questo un tema assolutamente attuale.

Vorrei anche avere maggiori notizie circa il processo di messa a regime della nuova Agenzia sulla sicurezza stradale e ferroviaria (Ansfisa) per capire a che punto siamo su questo tema.

Lei ministra ha parlato del processo di revisione delle concessioni autostradali e in questo caso non possiamo non parlare del Ponte Morandi la cui ricostruzione sta procedendo secondo il cronoprogramma, lei stessa qualche giorno fa ha partecipato alla posa della prima parte del nuovo ponte, però quel ponte ci deve sempre tener viva la memoria di quanto è successo l'anno scorso. Uno dei casi, forse la peggior tragedia di incuria della cosa pubblica e lei sa quanto, almeno io parlo a nome della mia parte politica, teniamo su questo aspetto e sul discorso della revisione della concessione ad Aspi e le notizie di attualità su

altre inchieste mettono in evidenza come vi fosse stato, almeno così pare, un meccanismo di taroccamento, chiamiamolo così, dei *report* anche successivamente alla tragedia del Ponte Morandi e su questo vorrei veramente che si ponesse grande attenzione.

Ha parlato del divario tra nord e sud, quindi uno dei principali obiettivi e uno dei principali punti delle linee programmatiche che appunto lei ha esposto, al di là ovviamente delle opinioni che si possono avere, però i dati certe volte parlano chiaro e dai dati bisognerebbe partire per poi fare tutti i ragionamenti. Sappiamo quindi che dal 1990 al 2015 la rete autostradale in Italia si è sviluppata per il 15 per cento nel centro nord e solo per il 5 per cento nel Mezzogiorno e quella ferroviaria del 3 per cento al centro nord è praticamente rimasta invariata nel Mezzogiorno, quindi questo vuol dire che sicuramente se riparte e le infrastrutture sono il volano principale, se riparte l'economia del sud riparte soprattutto l'Italia e si dà maggiore forza ovviamente al motore del paese che attualmente è il centro nord. Non è soltanto una questione di politiche attuate nel passato perché è vero che forse si è lesinato un po' nelle risorse, ma è altrettanto vero ed è ovviamente cronaca che le risorse ci sono state in questi anni nel sud, lì è stata un'incapacità delle amministrazioni locali perché quelle risorse non le hanno sapute utilizzare, parlo per esempio dei fondi europei, parlo dei fondi nazionali, del fondo sviluppo e coesione e lei ne ha accennato, su questo le volevo chiedere se continuerà e si andrà nella direzione della revisione anche della spesa del programma del fondo sviluppo e coesione secondo quanto definito e modificato dall'articolo 94 del c.d. decreto-legge Crescita.

Da questo punto di vista, anche in vista della programmazione 2021/2027 sarebbe importante sapere se ha già parlato col Ministro del Sud e quindi se tale intervento sul Fondo sviluppo e coesione si farà, in quanto è già in programma. Ha parlato della clausola del 34 per cento, assolutamente, in questo caso ovviamente ripeto non è soltanto una questione di risorse, è

anche una questione che spesso nelle regioni del sud manca anche la capacità progettuale e questo è anche un altro problema di cui dovremmo occuparci.

Sul trasporto pubblico locale ha sottolineato diversi aspetti, vorrei aggiungere a quanto da lei detto quindi per quanto riguarda sia il rinnovo del parco mezzi autobus che per quanto riguarda il materiale rotabile vorrei aggiungere che spero che presto nelle prossime settimane nell'Assemblea della Camera dei deputati possa proseguire la discussione del progetto di legge di revisione del Codice della Strada che abbiamo approvato in Commissione Trasporti e che pone grande attenzione dal punto di vista sia della sicurezza stradale che anche della mobilità sostenibile.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale lei ha accennato ovviamente al trasporto ferroviario, all'attenzione ai pendolari che poi sono la stragrande maggioranza degli utenti del trasporto ferroviario in Italia e ha accennato al servizio di media e lunga percorrenza.

Su tale aspetto le vorrei chiedere di proseguire anche un lavoro che avevamo iniziato con il suo predecessore perché quel contratto di servizio oggi, il contratto di servizio appunto sulla media e lunga percorrenza con Trenitalia presenta numerose criticità come è stato anche messo in evidenza dall'ultimo rapporto della Direzione generale del Ministero sul rendiconto 2018 in termini proprio di qualità offerta agli utenti; poiché si tratta di un servizio fondamentale per una parte del paese che è pagato con soldi pubblici, bene, dobbiamo pretendere ovviamente che sia espletato secondo determinati parametri.

Assolutamente importante è il capitolo relativo alla logistica, allo sviluppo del settore aeroportuale con la revisione anche del trasporto marittimo e su questo ultimo aspetto mi fermo, grazie.

PRESIDENTE. Sull'ordine dei lavori, prego, Baldelli.

SIMONE BALDELLI. Intervengo sull'ordine dei lavori. Grazie, Presidente. Solo per ringraziare l'Onorevole De Micheli per l'in-

troduzione e ringraziare anche il Ministro Ficara per la relazione, per chiedere quindi a chi possiamo rivolgere le nostre domande.

PRESIDENTE. Invito i colleghi a svolgere interventi più celeri.

SIMONE BALDELLI. Presidente, scherzi a parte si fa per dire, ma sempre sull'ordine dei lavori, se lei, Presidente, ci dà dei tempi certi probabilmente si riesce anche a fare più di un giro di domande.

PRESIDENTE. Certamente, propongo ai colleghi di contenere i loro interventi entro i 3 minuti. Prego, onorevole Mulè.

GIORGIO MULÈ. Certo, ovviamente da adesso mentre il collega che mi ha preceduto ha parlato per 12 minuti, è ovvio.

PRESIDENTE. Mulè, mi perdoni, 3 minuti a testa da ieri chiaramente.

GIORGIO MULÈ. Esatto, da ieri. Presidente, proprio sull'ordine dei lavori noi ci saremmo organizzati in questa maniera, per cui io farò alcune domande, ma i miei colleghi vorrebbero farne altre.

PRESIDENTE. Prego.

GIORGIO MULÈ. Quindi vado dritto al punto. Grazie, signor Ministro, lei nella sua relazione ha delineato la cornice del suo lavoro, ha dato delle pennellate qua e là, allora io proverei a dare ulteriore colore a questo quadro che ha disegnato.

Lei ha molto insistito su una parola e l'ha ripetuta 17 volte, ma probabilmente per difetto, che è sostenibile e sostenibilità, ora per avere treni, auto e mezzi di trasporto sostenibili forse prima dobbiamo anche costruirle le strade, i binari e le ferrovie affinché questi mezzi siano sostenibili. Allora, in questa relazione io avrei voluto sentire più parole come cantieri, come opere, non dico grandi opere, per carità, ma almeno opere, allora fuor di metafora cominciamo magari a sgombrare il campo da un equivoco. Lei parla di

revisione delle concessioni autostradali, mentre non più di 10 giorni fa il Ministro degli esteri ed altri esponenti del Governo in visita a Genova hanno parlato di revoca delle concessioni autostradali, allora tra le due alternative non è un problema di tassonomia o semantico, è un problema strutturale, un conto è la revisione, un conto è la revoca. Su tale aspetto quindi è assai rilevante capire se il suo Ministero è determinato ad andare avanti sulla revoca oppure sulla revisione che è cosa diversa.

Sulla priorità delle opere lei ha molto insistito sulla manutenzione delle strade, il collega Ficara prima richiamava l'attenzione sull'Ansfisa, l'Agenzia nazionale sulla sicurezza istituita nel decreto-legge Genova che è stata oggetto, signor Ministro, di un'interrogazione a risposta immediata in questa Commissione non più di una settimana fa. Su tale profilo abbiamo preso atto, attraverso le parole del suo sottosegretario, che eravamo arrivati al parere del Consiglio di Stato, nonostante fosse previsto che partisse ad aprile 2019; parere che giungeva dopo i rilievi sollevati dal ministero, siccome è fondamentale per il futuro di questa Agenzia che doveva essere a Genova e invece è a Roma, su questo le chiederei di conoscere davvero a che punto è la notte.

Quando lei parla del superamento del binario unico anche qui proverei a scendere sul pianeta terra, c'è un'opera che è paradigmatica ed ha un'importanza fondamentale in questo momento che va avanti dal 1996 che è il raddoppio della ferrovia nel tratto finale Andora; quel tratto, signor Ministro, è un tratto che era stato finanziato nella legge di stabilità del 2016 per 15 milioni l'anno, addirittura lei lo cita nel contratto di programma di RFI, poi però è successa una sorpresa, cioè a dicembre la legge di bilancio ha tagliato i finanziamenti previsti per l'opera finale Andora nella misura di 15 milioni per il 2019, il 2020, il 2021 e il 2022, allora la prossima legge di bilancio muovendo dalle sue considerazioni cosa fa su quest'opera, interviene e in che modo?

A proposito poi dei commissari lei sa meglio di me che erano previsti una serie di

nomi di commissari per le cosiddette grandi opere, sul Terzo valico come sa non è ancora stato nominato il commissario che si è dimesso a dicembre 2018, fra un po' festeggeremo quindi un anno dalle dimissioni. Mi avvio alla conclusione e vado quindi direttamente alle altre domande. Sulla TAV, come sa è un cavallo di battaglia di questa Commissione, il giorno in cui si inaugurava il primo tratto lei era, grazie a Dio, dalle parti della Campo Galliano Sassuolo che è stata oggetto di una guerra in questa Commissione perché il suo predecessore ne decantava l'inutilità; quindi se sulla TAV invece e ci dice qualche parola in più dal momento che avendo completamente balzato l'argomento non è stato citato così come la questione della Gronda che sa essere stata oggetto di una risoluzione in Parlamento, lei aveva detto appena insediata di essere contraria alla mini Gronda; successivamente prima il sottosegretario Traversi e poi l'Onorevole Battelli si sono detti contrari al progetto così com'è, sostenendo che deve essere cambiato aggiungendo poi il lodo in base al quale l'opera siccome necessita di 15 anni di lavori, in realtà se ne possono aspettare anche 30 e quindi le chiederei anche sulla Gronda maggiori delucidazioni. Grazie, Presidente.

DAVIDE GARIGLIO. Grazie, signor Ministro, grazie anche per essere qui oggi dopo la serata impegnativa, la notte impegnativa a Palazzo Chigi. Comunque grazie anche per l'approccio che ha avuto nei confronti della Commissione, mi permetto di esprimere anche a nome del Gruppo del Partito Democratico gli auguri di un proficuo lavoro, sono convinto che si potrà fare, questa Commissione ha lavorato, è stata estremamente collaborativa nei mesi passati creando anche delle condizioni per unire e mettere insieme forze di maggioranza ed opposizione, lo dico provenendo da una forza che è stata di opposizione nella scorsa esperienza di Governo; abbiamo lavorato insieme creando delle buone sintesi e con un rapporto di confronto proficuo col Governo, sono convinto che potremmo farlo anche per il futuro.

Lei ha dato vari spunti, per brevità di tempo non faccio domande, ne cito qualcuno perché sono temi su cui lavorare: ha parlato di sicurezza sulle ferrovie concesse, è un grave problema, noi abbiamo fatto un *upgrade* approvando leggi di recepimento di direttive comunitarie, i sistemi di sicurezza delle ferrovie concesse comprese quelle turistiche e non integrate con la rete, questa cosa però creerà nell'immediato dei problemi, nel senso che il passaggio ai nuovi sistemi di sicurezza implica investimenti, tempi e persone che i gestori privati non hanno, quindi ci vuole un atteggiamento di grande supporto da parte di RFI e anche di disponibilità dell'Ansfisa, dei controllori perché quelle che loro chiamano opere di mitigazioni rischiano di essere penalizzazioni importanti del servizio nella fase transitoria, quindi questo è un problema che c'era e che ci sarà per tanti anni in Italia e quindi la ringrazio e la prego di vigilare su questo.

Secondo problema che ha posto è quello del superamento della spesa storica nel Fondo nazionale trasporti, è un problema annoso ed è doveroso superarlo, credo che nel decreto-legge fiscale in preparazione mi pare di aver letto, ma le notizie sono ancora non definitive, sia stato rinviato ancora di un anno o due il sistema di riparto del 20 per cento del Fondo nazionale trasporti perché questa applicazione del riparto creerà problemi. Si deve andare ad un nuovo sistema di riparto basato sui servizi minimi essenziali e sui costi standard condiviso da tutti, poi l'attuazione pratica in questi anni ha avuto tanti problemi che non si è mai potuto portare a compimento, se si riuscirà a governare questo passaggio sarà certamente un grosso passo in avanti.

Terza questione, lei incidentalmente ha parlato della sicurezza del personale viaggiante, è un problema enorme perché noi abbiamo sia nelle ferrovie, ma ancor più nel trasporto pubblico i controllori, gli autisti che sono spesso oggetto di aggressione, è necessario un inasprimento normativo per tutelarli.

Inoltre ha parlato di investimenti di autobus, di filiera della produzione, biso-

gnerebbe pensare anche qui un sistema in cui le gare per il trasporto pubblico possano vedere integrati in una partecipazione integrata non solo delle aziende che fanno il trasporto pubblico, ma anche delle aziende che finanziano i produttori per dare continuità al sistema produttivo ed evitare quello che è successo con la morte quasi per intero del sistema di produzione autobus italiano e l'esternalizzazione in Francia principalmente del sistema di produzione.

Ha parlato dei piani di investimento, sottolineiamo anche noi il problema dell'infrastrutturazione del sud dove obbiettivamente c'è una carenza di investimenti infrastrutturali. Ha parlato di 3 miliardi per il completamento di linee metro e di tramvie, le chiederemmo di confrontarsi anche con la Commissione perché sono investimenti importanti, ci sono molte necessità e sarebbe opportuno avviare un confronto.

Due ultime osservazioni, sulle gare delle concessioni autostradali non è competenza di questa Commissione, ma vorrei dire che siamo assolutamente a favore del principio delle gare, a favore del principio che gli aggiudicatari devono essere controllati e sanzionati se non fanno quello che devono e una preghiera perché il Ministero in passato non è sempre stato attento, prima di fare le gare confrontiamoci con gli enti locali perché nei progetti di gara ci sono gli impegni nel piano finanziario, quindi gli investimenti gli enti locali devono essere coinvolti, anche perché questa è una delle poche voci su cui possono far fronte per affrontare alcuni problemi strutturali.

Due ultimi piccole annotazioni, sulla TAV sarebbe necessario rimettere in funzione il lavoro dell'Osservatorio perché i nostri territori si aspettano ricadute locali dei piani di mitigazione e degli investimenti, abbiamo la necessità in quel modo di portare avanti e riattivare il confronto con gli enti locali perché sono stati promessi degli investimenti e dovranno arrivare.

Un'ulteriore questione che riguarda il personale, è una cosa magari terra terra, ma fondamentale, la Motorizzazione Civile è in una situazione penosa di carenza di

risorse; la mia Città a Torino ha la situazione peggiore di Italia, questo fa sì che non si riescono più a fissare le visite per gli esami della patente, per i collaudi successivi al rinnovo delle bombole a metano a Torino non danno più l'appuntamento, quindi senza appuntamento una persona che ha rinnovato, che ha sostituito la bombola può viaggiare, ma poi se scade anche il periodo per la revisione la macchina non è più abilitata a viaggiare, siccome in Piemonte abbiamo circa 200.000 auto in questa situazione se non si risolve il problema della Motorizzazione avremo parecchie di decina di migliaia di euro nelle condizioni giuridiche di impossibilità di viaggiare, è una questione drammatica che abbiamo già lanciato nella scorsa Legislatura e le risorse promesse anche se dovessero arrivare non sono sufficienti, quindi quello è un dramma che vorremmo sottoporle, grazie.

EDOARDO RIXI. Grazie, grazie, Ministro, per l'illustrazione. Io sarò abbastanza diretto su alcuni temi mi ha sorpreso che nell'illustrazione non si sia parlato di Alta Velocità, lo dico perché siamo il paese europeo col minor numero di chilometri di Alta Velocità rispetto alla popolazione e alla rete infrastrutturale, in particolare ci sono alcuni nodi tipo quello di Firenze che era stato bloccato, che va immediatamente sbloccato, a rischio il blocco totale come abbiamo già vissuto in caso di incidente e di manomissione di una centralina durante l'estate, anzi prima dell'estate, inoltre sottolineo il problema del completamento dei corridoi europei; l'Italia è uno dei paesi che non ha completato nessun corridoio europeo, i primi corridoi si completeranno dopo il 2030, bisogna accelerare le opere; in particolare sottolineo la necessità di individuare dei commissari per ogni corridoio strategico e non per singola opera altrimenti il rischio è quello che si è verificato sugli appalti del Terzo valico e del nodo di Genova, nodo di Genova ancor che è l'appalto più grosso che ha Ferrovie, ancora bloccato da 2 anni e mezzo, dove errori di progettazione rischiano di compromettere complessivamente la funzionalità del corridoio.

Su questo mi permetto di correggere parzialmente l'intervento dell'Onorevole Mulè: il tema non è tanto di rinominare un commissario che si interfacci come era quello precedente, il commissario Romano, c'è la necessità che era prevista nel decreto-legge "sblocca cantieri" di nominare un commissario che metta a sistema le due opere, le vada a completare e sblocchi i cantieri perché al momento i lavori del nodo di Genova sono fermi, il terzo valico si sta fermando nonostante sia stato interamente finanziato dal precedente Governo per problemi che risalgono ai contratti firmati nel 1992 in un'era cosmica precedente in cui era completamente diverso l'assetto anche del settore industriale italiano edile. Quindi oggi rischiamo che il Terzo valico si blocchi per un anno, un anno e mezzo visto che la parte *in house* che poteva svolgere il Cociv è terminata e non possono più subentrare subappaltatori che sono in situazione prefallimentare o di difficoltà, quindi questo è un altro tema perché rischiamo che quell'opera non rispetti i tempi, quindi non venga inaugurata nel 2023, ma si perdano altri anni.

Altro tema su Genova visto che è stata citata, in particolare sul Ponte di Genova io vorrei mettere in guardia il Presidente del Consiglio, il Ministro e chiunque del fatto che con il nuovo viadotto di Piano non si risolvono i problemi logistici di Genova; i problemi logistici di Genova semplicemente saranno gli stessi di prima del 14 agosto del 2018 quando c'è stata la tragedia, ma se quella tragedia c'è stata è anche perché c'è un intasamento cronico sul nodo di Genova che va risolto. Oltretutto quest'anno i flussi sono ulteriormente aumentati e aumenteranno nei prossimi anni, anche perché sappiamo che l'attrattività dei porti italiani porta anche tasse nelle casse dell'erario pubblico che altrimenti vengono versati in altri paesi comunitari, quindi abbiamo la necessità dello sblocco della gronda autostradale.

Sui porti l'altro tema è che siamo in una situazione di pre-infrazione europea, quindi vorrei capire qual è la posizione che il Ministero ha su questo aspetto, se vuole seguire quella che è la posizione europea e

quindi essere disponibile sostanzialmente a ridisegnare completamente la riforma Delrio oppure preferire una difesa sui porti come ente pubblico, cosa che nel passato Governo abbiamo cercato di fare, però in questo momento c'è una discussione aperta su cui a livello europeo bisogna sostanzialmente farsi sentire.

Altri temi velocemente, non ho sentito del piano GNL destinato ai porti, l'elettificazione delle banchine va bene, ma non c'è nessuna nave in questo momento in grado di usufruirne e non vengono progettate, per cui va bene sulla terra, dove si è fatta l'elettificazione viene utilizzata soprattutto per i mezzi a terra, invece il GNL che è un carburante che ormai andrà per la maggiore nei prossimi anni mentre noi siamo sprovvisti sostanzialmente di una rete di distribuzione a livello portuale.

Per quanto riguarda la Guardia Costiera sono contento che venga portato avanti l'adeguamento di organico che era stato previsto; su valichi alpini, su Tibre capire qual è la posizione del Governo, Triba andrà avanti, verrà completata, i valichi alpini saranno potenziati, il trasporto ferroviario oggi con la Francia è l'unica linea, il Fréjus, che sappiamo che non è efficiente e va in deroga anche a normative di sicurezza; inoltre la linea di Ventimiglia che prima veniva citata non è adatta e non può fare traffico merci. Nel decreto-legge sblocca-cantieri erano state discusse a livello di maggioranza 77 opere su cui dovevano essere nominati i commissari, dal 30 di maggio non è stato poi più nominato nessuno e abbiamo 38 miliardi fermi, vorrei capire se su queste nomine si procederà e con quali tempi si procederà.

Il problema dei contratti sulla continuità territoriale delle isole, in particolare sulla Sardegna sia sugli aeroporti che anche saranno da rivedere; necessario quindi capire quali saranno i criteri su cui si rivedrà l'armamento e su cui saranno distribuite le risorse.

Sull'autotrasporto mi è piaciuto il passaggio sulla rottamazione, vorrei capire se nella legge di bilancio ci sarà il Fondo di rottamazione e quale sarà l'importo; sappiamo che per farlo diventare efficiente

bisogna chiedere una deroga a livello europeo perché altrimenti oggi è concesso di dare solamente 10.000 euro a camion, cosa che di fatto non rende conveniente, soprattutto i mezzi più vetusti utilizzati, ahimè, molto spesso dal trasporto pubblico, mi riferisco ad esempio alla movimentazione di nettezza urbana o altro, automezzi che sono spesso Euro 1 ed Euro 2.

Sul tema del pilotaggio altro elemento riguarda il settore dei porti: occorre capire la posizione che avrà il Ministero, noi abbiamo difesa la terzietà dei piloti e il fatto che i piloti del porto siano una risorsa del paese. Anche su questo tema è aperto un dibattito, invece sulla produzione autonoma dell'armamento del pilotaggio all'interno dei porti che toglierebbe sostanzialmente il controllo pubblico sulla sicurezza degli scali marittimi italiani. Su questo abbiamo avuto anche l'esempio sulla tratta di Bonifacio dove si è andata ad incagliare una nave. Noi come gruppo della Lega chiederemo di valutare l'ipotesi anche con la Francia di inserire l'obbligatorietà del pilota sull'attraversamento dello stretto perché è un tema che anche dal punto di vista della tutela ambientale è assolutamente molto sentito.

Concessioni autostradali, vado a chiudere su questo tema, vorrei capire di cosa si parla, se si parla semplicemente di rivedere dei parametri, quelli che chiede ART, che è una formula matematica che non incide affatto sulla sicurezza, non incide sugli investimenti, semplicemente è una formula matematica diversa da quella precedente; oppure se sulle concessioni autostradali ci sarà un tavolo concordato coi concessionari per andare ad individuare dei criteri che garantiscano un effettivo aumento della sicurezza che soprattutto quando vengano aperti i cantieri se vengono effettivamente portati a termine i lavori previsti.

Oggi dopo l'evento di Genova sappiamo che la situazione autostradale italiana è piena di cantieri aperti dove non lavora nessuno, quindi questo è un altro tema che assolutamente ha un impatto importante su cui mi piacerebbe entro la fine dell'anno avere una qualche certezza anche perché io

temo la presentazione ricorsi da parte di Società Autostrade che potrebbero anche bloccare la ricostruzione del viadotto Morandi, del nuovo viadotto di Genova.

RAFFAELLA PAITA. Preliminarmente voglio ringraziare la signora Ministro per l'intervento e anche diciamo per l'organicità data all'impostazione della relazione. Ovviamente immagino non tutto diciamo è stato in qualche modo relazionato anche per il tempo a disposizione, quindi vorrei partire da una serie di domande circa le questioni che non sono state affrontate del tutto per poi invece passare ad alcune considerazioni successive, cercherò comunque di essere molto breve e schematica.

La prima questione è, Ministro, noi siamo comunque in attesa di capire quello che sarà lo sviluppo sul tema Alitalia, è ovviamente una questione che riguarda soprattutto un altro Ministero, però mi pare importante in quest'occasione anche tracciare un minimo di scenario perché ovviamente la preoccupazione è altissima. L'eredità lasciata dal precedente Governo è pesante e noi corriamo il rischio di dover andare incontro ad ulteriori proroghe, per cui mi sembrerebbe importante sottolineare appunto la necessità di darci qualche informazione in più rispetto ai contenuti della relazione.

L'altra grande questione sempre che mi è parso, ma potrei sbagliarmi, di non avere sentito riguarda la necessità di affrontare il tema delle grandi navi a Venezia, anche su questo punto tra l'altro noi abbiamo in corso una serie di approfondimenti come Commissione tra i quali anche quello sul tema relativo ai dragaggi. A breve avremo in audizione anche il Ministro dell'ambiente che ci relazionerà su questo particolare aspetto, siccome so che lei ha già lavorato sul tema vorrei appunto capire quali sono le questioni che affronteremo nel prossimo futuro e come intende impostare questo lavoro soprattutto dopo l'inerzia, che anche in questo caso aveva in qualche modo caratterizzato il precedente Governo.

La terza questione l'ha già posta il collega Rixi e devo dire anche io su questa metterei diciamo un'attenzione particolare

che è la questione della tassazione dei canoni demaniali portuali e come il Governo intende rapportarsi con l'Unione Europea per capire quale sarà il destino della tassazione dei nostri porti sapendo che lo dobbiamo dire con grande chiarezza che questa potrebbe essere una vicenda su cui teoricamente potrebbe esserci un vero e proprio terremoto perché a rischio davvero ci sono dei sistemi portuali e tante, tante risorse.

La quarta questione è la seguente: siccome io condivido il ragionamento sul fatto che dopo la vicenda di Genova noi abbiamo la necessità di parlare sempre quando le cose le facciamo davvero e stiamo certamente andando avanti con i lavori, la questione del Ponte Morandi, quindi secondo me il Ministero sta lavorando bene su questo punto. Il tema però è che nella precedente gestione governativa era stata annunciata la nascita di un'agenzia per il controllo sulle manutenzioni autostradali, stradali e anche diciamo il potenziamento del controllo sulla parte ferroviaria.

Su questo noi non abbiamo più avuto aggiornamenti e quindi sarebbe l'occasione anche per tranquillizzare i cittadini rispetto alle notizie che emergono dalla stampa e che poi naturalmente dovranno avere una conferma nelle vicende giudiziarie, noi su questo chiaramente non possiamo e non dobbiamo prendere una posizione prima di sapere come saranno certificati i fatti, però abbiamo il dovere di mettere in campo una funzione sul tema del controllo delle manutenzioni che sia davvero un passo in avanti rispetto al passato.

Sotto questo aspetto, anche qui in passato ci sono stati grandi notizie e grandi annunci, occorre sapere davvero che cosa si ha intenzione di fare sull'Agenzia perché spero su questo ci sia davvero una svolta che interessa diciamo il paese intero.

Un'ulteriore questione che voglio porre è più di interesse locale ed è riferita al mio territorio, ma in realtà non lo è per nulla, nel senso che sono tre grandi infrastrutture che interessano il sistema paese e quindi vorrei capire quali sono le intenzioni del Governo.

La prima è già stata citata dall'Onorevole Mulè ed è il tema del raddoppio del ponente, c'era un accantonamento deciso dal Ministro Delrio su, un piccolissimo intervento sul raddoppio del ponente, naturalmente una cifra esigua che non era sufficiente a realizzare l'opera, però era un segnale di attenzione, un segnale di priorità rispetto al lungo elenco delle opere strategiche del nostro paese.

Il precedente Governo, in particolare il Viceministro Rixi ha cancellato questo stanziamento di bilancio, quindi non c'è più nemmeno un euro sul raddoppio del ponente e noi vorremmo sapere se invece questo Governo ha intenzione di lavorare sul tema del superamento binario unico in Liguria tanto più dopo la lunghissima discussione che ci ha visto in qualche modo protagonisti sull'isolamento della Liguria. Riferimento sempre ligure è all'opera ferroviaria pontremolese, non ne parla mai nessuno, ma è un'opera strategica per il territorio ligure e per lo sviluppo del paese e poi ovviamente la questione del nodo ferroviario di Genova, non parlo del Terzo valico perché ora vediamo se le notizie dell'impasse sui lavori sono confermate, magari è l'occasione anche di chiarircelo, ovviamente spero di no, spero che si possa risolvere, però sul nodo ferroviario stiamo aspettando la nomina del commissario, come si intende procedere su questo tema? Era stata secondo me positiva l'iniziativa nel precedente Governo che aveva in qualche modo trovato una soluzione per unificare le due opere e quindi bisognerebbe procedere sulla nomina del commissario.

Termino con una questione, poi veramente mi taccio, Ministro, ci sono stati nell'ultimo periodo tanti casi di interdizione delle autorità portuali per vicende su cui non voglio entrare, anche su questa questione ci può dire come la pensa? Perché in tanti casi questo ovviamente ha significato anche un'impasse sui progetti di sviluppo, credo che sarebbe un'occasione questa per capire anche dal punto di vista normativo come stanno le cose e come intendiamo lavorare nel prossimo futuro, grazie.

MAURO ROTELLI. Grazie, Presidente. Ministro, benvenuta e grazie per la sua relazione, anche se le dico, Ministro, lei non è riuscita ad impressionarci, ma questo non dipende da lei.

Le posso assicurare che dopo l'esperienza che abbiamo avuto nei primi 15 mesi non ci impressiona più niente, cioè ormai siamo in una condizione nella quale qualsiasi cosa può succedere all'interno di questa Commissione, lei lo sa perché avrà seguito naturalmente, ha seguito e ha avuto anche l'eredità di quelle che sono state le politiche e gli accadimenti che ci sono stati nei primi mesi di questa Legislatura. Quindi dicevo, Ministro, noi siamo poco impressionabili perché siamo stati impressionati tantissimo nei primi mesi di questa Legislatura, questo lo può immaginare insomma gli eventi che ci sono stati, l'atteggiamento del Ministro molto probabilmente il cambio di dicastero e di personalità a capo di queste tematiche non è proprio così casuale.

Le dico subito che non saremo gelosi dei risultati che lei potrà riuscire a raggiungere, non lo saremo perché pensiamo che tutto quello che lei porterà a casa lo farà naturalmente per il sistema paese e le diciamo che anche lei non deve essere gelosa di poter esternare quando chiude una questione anche magari in capo a chi è nata. Ho avuto occasione di seguirla nella puntata di Porta a Porta della scorsa serata, di qualche sera fa, ho visto il passeggiare all'interno dello studio di Vespa, ricordiamo che con la Legge Meloni non è che ci saremmo impressionati noi, anzi Intanto una grossa differenza la noto già rispetto a quella che è stata l'audizione di ieri del Ministro per l'Innovazione tecnologica e la digitalizzazione Paola Pisano, che l'ha preceduta Consideri che questo banco centrale era completamente deserto ieri, cioè noi possiamo dare a lei il benvenuto come Ministro di questo Governo e di questa maggioranza a tutti gli effetti, tranne l'Onorevole Bruno Bossio, giusto? Tranne la componente di Maie che siede qui alla mia destra, c'era tutto il Gruppo del Movimento 5 Stelle; per quanto riguarda il resto c'era veramente il deserto, quindi a

lei le diamo il benvenuto come Ministro a tutto tondo della maggioranza con tutti i Partiti che la sostengono e che la supportano. Tanti commenti in questo mio intervento, non ne ho sentiti durante gli altri interventi, in ogni caso a me fa piacere.

PRESIDENTE. Fate terminare l'intervento al collega Rotelli perché altrimenti non riusciamo ad intervenire tutti.

MAURO ROTELLI. È oggettivo che ieri non c'era nessuno a sostenere dei gruppi di maggioranza, l'ho specificato, il banco l'ho individuato, l'ho indicato, quindi più di così...

Ho letto, Ministro, che lei ha avuto già visto che sono stati fatti anche dei passaggi di carattere localistico ha avuto già un incontro con il Presidente del suo Partito che è anche Presidente e Governatore di questa Regione. Si tratta del Segretario del Partito Democratico, quindi col Governatore Zingaretti col quale lei ha parlato di una serie di infrastrutture assolutamente fondamentali, siamo d'accordo con lui, ne cito due o tre che sono il completamento dell'Orte-Civitavecchia su gomma e su ferro perché c'è anche una questione ferroviaria, la Roma-Latina e il potenziamento della Salaria, il tratto tra Passo Corese e Rieti.

C'è poi un'altra questione che riguarda il quadrante laziale che è quella, lei l'ha accennata nella sua relazione mi ha fatto molto piacere, della revisione del Piano degli aeroporti. Mi riferisco, in particolare alla questione del famoso terzo scalo del Lazio. Qualche giorno fa appena il Presidente della Commissione ci ha dato la notizia che sarebbe venuta in audizione, sui miei canali *social* ho chiesto a chi mi seguiva che cosa avrebbero chiesto ai Ministri in audizione. È una di queste cose di democrazia diretta che si fanno, e i dossier di cui si è parlato sono quelli che lei ha trattato nel suo intervento.

Io penso che oltre a tutti i temi cui lei ha accennato mi sembra che manchi una questione particolarmente strategica ed importante, anche rispetto a tutte le altre tematiche che sono uscite fuori anche nel dialogo con il territorio.

Si tratta della vicenda delle concessioni autostradali.

Si tratta di un tema già trattato in due o tre interventi, io non vorrei ricadere nell'incubo in cui siamo stati fino a qualche mese all'interno di questa Commissione, laddove abbiamo fatto circa 130 passaggi per chiedere se la TAV si faceva o no e non veniva mai una risposta se non quella della filastrocca dei costi/benefici. Su tale vicenda le chiedo quindi in maniera secca, al di là di quello che ho già accennato nella prima parte dell'intervento, se questa questione della revisione o della revoca delle concessioni autostradali nei confronti dei Benetton va avanti sì o no. Benetton Atlantia. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei. Se è d'accordo, Ministro, completiamo il giro delle domande dei commissari. Vi chiedo quindi di essere assolutamente concisi.

LUCIANO NOBILI. Sarò rapidissimo nel ringraziare anche io la signora Ministro per la sua presenza e per il lavoro che ha avviato, mi permetto di dire sommamente che diciamo è uno dei comparti delle attività di Governo dove misureremo credo e spero un cambio di passo più significativo rispetto ai predecessori. In questo quadro segnalo che in particolare tra le priorità che ha indicato sono molto contento della possibilità di risorse aggiuntive dirette al sostegno delle linee metropolitane e tramviarie, mi sembra molto importante. L'Italia su questo sconta una carenza infrastrutturale notevolissima; come il Ministro sa tutta la rete metropolitana nazionale, mi riferisco a tutte le Città che detengono linee metro, è inferiore alla sola città di Madrid. Questo è un problema drammatico che abbiamo anche a proposito di sviluppo *green*: la possibilità di avere infrastrutture di questo tipo, Ci siamo spesso occupati del tema della sostenibilità e quindi della mobilità sostenibile e anche io me ne sono direttamente occupato nei mesi scorsi nella nostra città.

La segnalazione che avevo a cuore, che vorrei farle e che ho già fatto anche pochi giorni fa ad un suo sottosegretario in que-

sta stessa Commissione è la necessità di un occhio di attenzione particolare sulla situazione di Roma, della mia città, la nostra capitale.

Si tratta di una situazione davvero preoccupante nell'ambito della mobilità generale del paese ed in particolare sul tema del trasporto pubblico locale; l'azienda di trasporto pubblico ha problemi annosi, solo nella giornata di oggi tanto per fare due esempi c'è stato un grave incidente. Ci associamo, mi associo a tutte le persone che hanno già testimoniato vicinanza alle persone che hanno avuto anche problemi gravi, ci sono dei feriti in codice rosso, ci sono numerosi e nuovi incidenti sulla metropolitana di Roma, con nuove stazioni chiuse ancora una volta per mancata manutenzione. In particolare e su questo chiedo al Ministero, al Ministro la massima attenzione, come sa c'è un finanziamento di 425 milioni in particolare alla città di Roma era un finanziamento che riguardava numerose città assegnato a dicembre 2017, in quell'occasione Roma ricevette 425 milioni per la messa in sicurezza e la manutenzione della linea A e B della metropolitana.

Noi a Roma abbiamo una condizione preoccupante: almeno metà delle stazioni, ha denunciato il Presidente dimissionario, non rispettano la più elementare normativa antincendio, di questo parliamo, e questi soldi rischiano di andare persi perché se il comune di Roma non si mette in condizione dopo tutto questo tempo sprecato di fare le gare e di assegnarle entro il 31 dicembre 2020 non solo non avremmo risorse aggiuntive, ma perderemmo a Roma questi 425 milioni.

Quindi pur comprendendo che esula dalle competenze dirette del Ministero chiedo se è possibile con grande forza un'attenzione specialissima su Roma ed in particolare sulle criticità e sulle emergenze del trasporto pubblico locale, grazie.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Grazie, ringrazio la Ministra per la presenza e anche per l'impostazione soprattutto con l'incipit legato sostanzialmente al *Green New Deal* che credo sia la cosa più impor-

tante e strategica che possa fare il Governo nei prossimi anni. Sono convinta che vanno insieme innovazione e sostenibilità, anzi soprattutto l'innovazione deve essere realizzata in funzione della sostenibilità e da questo punto di vista auspico così come ho detto ieri al Ministro per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione che ci sia un coordinamento tra i diversi Ministeri e quindi anche il Ministero dei trasporti oltre che il Ministero dello sviluppo economico su queste questioni. Naturalmente per quel che riguarda l'impatto su questo Ministero ci sono delle modifiche importanti, che in parte abbiamo già recepito nel testo unificato di modifica sul Codice della Strada, ma che probabilmente dovremo ancora di più prevedere, così come diventa strategica e fondamentale l'innovazione rispetto alla questione della manutenzione dei ponti e delle strade. Quello che mi interessa qui sottolineare però è soprattutto il tema della questione Mezzogiorno. Tra l'altro non condivido quello che ha detto prima il collega, che le regioni del Sud siano in ritardo nell'utilizzo dei fondi europei. Forse lo sono stati nel passato, gli ultimi dati sono addirittura di risposte virtuose delle regioni del Sud anche rispetto al Ministero. Il tema vero è che i fondi europei non sono aggiuntivi, ma sostitutivi, come ha sottolineato il Direttore Generale per la Politica Regionale della Commissione europea, Marc Lemaître, spero di aver pronunciato bene, che sostanzialmente dice che i fondi europei Italia rischiano di essere sostanzialmente non addizionali e quindi questo diventa un problema di infrazione, perché sostanzialmente in questi anni non si è applicata, diciamo, la regola del 34 per cento, cioè che gli investimenti al Sud coprano almeno la percentuale della popolazione del Sud. Ma questo vale non solo per gli investimenti diretti del Ministero, ma soprattutto rispetto ai contratti con le grandi aziende pubbliche e in particolare, è una mia vecchia battaglia in sei anni di Commissione Trasporti, che però non ho vinto, rispetto al contratto RFI-MIT. Tra l'altro so che è stato approvato l'aggiornamento e volevo chiedere quando potremo conoscerlo come Commissione di settore. Natu-

ralmente il tema fondamentale deve essere il fatto che finalmente, naturalmente non è una cosa che si può realizzare domani mattina, ma bisogna mettere in questo programma la realizzazione non solo della Napoli-Bari, anzi, il completamento, ma soprattutto il completamento dell'asse principale che va sostanzialmente da Milano, Torino-Milano, fino a Reggio Calabria, quindi la Salerno-Reggio Calabria.

Per quel che riguarda la questione invece dei porti, penso anche io che anche alla luce della estemporanea nascita di una sedicesima Autorità portuale, che non è stata sostanzialmente inquadrata dentro la riforma delle autorità portuali, io non credo che quella riforma sia il Vangelo, però nel momento in cui avviene una modifica, questa riforma in qualche misura deve essere rivista e magari cercando di capire se funziona in quel modo, perché sicuramente la nascita di questa autorità non è coerente con quella riforma e quindi il problema esiste e soprattutto vorrei sottolineare il fatto che tutte le autorità portuali dovrebbero rapidamente avere il Presidente. Gioia Tauro, nonostante sia nata prima di altre, non ha ancora il Presidente dell'autorità portuale e quindi volevo chiedere quando questa nomina potrà essere fatta. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Abbiamo ancora gli interventi dei colleghi Zanella, Baldelli, Romano e Maccanti. Vi prego di essere concisi per dare la possibilità al ministro di fornire le relative risposte.

FEDERICA ZANELLA. Sì, sarò velocissima. Mi collego quindi ad alcune domande già poste. Anche io ho visto la Signora Ministro, che ringrazio per la sua esemplificativa introduzione, diciamo, descrizione del suo operato. L'ho vista a Porta a Porta, ha parlato di 750 opere per 70 miliardi, 15, le principali, che valgono 28 miliardi, 4 punti di PIL se vengono realizzate. Ora ho sentito con orrore parlare di analisi costi-benefici. Chi la conduce questa Commissione famigerata che c'era sotto il ministro Danilo Toninelli e poi è stata archiviata? Seconda questione, concessioni autostradali, le hanno già fatto alcune domande,

però io mi riaggancio perché alle concessioni si ricollega il discorso Alitalia, molto delicato perché Alitalia, sia Atlantia che FS hanno chiesto una nuova proroga. Sappiamo che Atlantia il 2 di ottobre aveva in qualche modo dichiarato di associare la situazione di incertezza sulla concessione di Autostrade ad un'eventuale offerta vincolante. Su questo mi chiedo se ci sia una correlazione ulteriore rispetto alle altre domande che hanno fatto per la proroga per le ulteriori otto settimane. So che non se ne occupa lei specificamente, ma voglio chiederle, visto che hanno chiesto che si arrivi con una fornitura adeguata di liquidità fino al *closing*, quindi fondamentalmente con ulteriori 300 miliardi di soldi pubblici per poter arrivare all'offerta vincolante. Che cosa ne pensa? Lei sarebbe d'accordo? Anche se so che ovviamente è il MISE che se ne occupa.

Ultima questione, velocissima, lei ha parlato di digitale per verificare lo stato di conservazione delle opere strutturali. Sappiamo quanto sia importante. Mi risulta che una delle opere, delle digitalizzazioni che sfruttate per vedere lo stato di conservazione delle opere strutturali sia mandare un funzionario che fa una foto e voi poi inviate in digitale la foto agli Uffici. Ecco, implementerete questa struttura digitale? Grazie.

SIMONE BALDELLI. Grazie, Presidente. Allora, noi ci siamo un po' divisi i compiti, quindi i miei colleghi dicono le cose, quelle belle e importanti, io dico quelle magari un po' meno importanti, però non meno importanti dal punto di vista dell'economia diretta della vita dei cittadini. Allora, Codice della Strada, che cosa avete intenzione di fare? Perché siamo partiti con questa roba che io spero finisca in un cassetto, ma c'era anche parallelamente il disegno di legge delega del Governo sulla riforma complessiva del Codice della Strada. Quindi su questo se avete già un'idea, con la premessa, Signora Ministro, che siccome dal punto di vista della maggioranza politica siamo passati dalla padella alla brace, io non è che mi aspetto un grande salto di qualità, se non nella capacità della persona del Ministro, che è persona di grande espe-

rienza politica e capace di ascolto, anche nel rapporto con la Commissione. Per cui, al netto del fatto che l'audizione del Ministro avviene molto tempo dopo la formazione del Governo, mi auguro che il rapporto con la Commissione sia curato in prima persona dal Ministro e che la Commissione venga informata in maniera sistematica dal Governo delle cose che riguardano le competenze della Commissione. Quindi che si fa sulla miniriforma? Perché a parte una maggioranza trasversale sulle multe, non ho visto grandi cose. A proposito di multe, c'è un decreto attuativo che aspettiamo da tempo immemore. Io ho già interrogato il Governo, aspettiamo che ci siano novità su questa questione. Autovelox e proventi multe, è una risoluzione approvata all'unanimità, ci tengono tutti, aggiornateci. Approfittando della sensibilità della Ministra, che è stata anche Commissario per le zone del terremoto, le zone del terremoto hanno un disperato bisogno della ricostruzione delle infrastrutture, così come al di là delle parti terremotate, le regioni vicine alle zone del terremoto. Le Marche, ad esempio, sono una regione completamente isolata, con tutti i problemi che ci sono stati anche in relazione all'apertura, e poi chiusura della galleria del Gran Sasso, che ha rischiato di tagliare in un certo momento un'arteria che collega due parti d'Italia in maniera molto importante. Abbiamo dei provvedimenti che teoricamente dovremmo fare e su cui sono competenti il Ministero dei Trasporti, insieme a quello della Giustizia. Noi purtroppo non capisco perché abbiamo perso anche la competenza di queste cose. Sui diritti degli utenti del trasporto marittimo e sui diritti degli utenti del trasporto ferroviario, ci sono delle normative europee che hanno delle lacune, andrebbero aggiustate. Credo che su queste cose sarebbe opportuno avere risposte. Mi scuso già da adesso per il fatto che dovrò andare in Assemblea per la seduta del *Question Time* e altre discussioni, però gradiremmo anche su questo delle risposte.

ANDREA ROMANO. Mi associo anche io ai ringraziamenti. Due parole sul sistema portuale. Sottolineo il valore molto positivo

dell'intenzione di far funzionare la riforma portuale, anche perché ricordo che quella riforma aveva l'obiettivo, che rimane ovviamente valido, di razionalizzare gli strumenti istituzionali che sono deputati a coordinare le attività portuali. In questo senso sottolineo due aspetti particolarmente positivi, da una parte la determinazione a far funzionare la conferenza dei Presidenti delle autorità portuali, che, lo dico senza polemiche, durante il precedente Governo si è riunita una sola volta e quindi deve essere effettivamente testata nella sua funzionalità. L'altro aspetto, anche incrociando una cosa che diceva giustamente la collega Paita, l'intenzione molto meritorie del Ministro di mettere mano alla razionalizzazione delle concessioni portuali, che sono uno degli aspetti più intricati, così come si è andata configurando negli anni. Il carattere intricato rappresenta una delle cause che hanno portato a questi episodi di interdizione dei Presidenti delle autorità portuali, che certamente hanno rallentato e ostacolato la operatività di molti porti. La mia domanda, Ministro, riguarda il progetto Porti Verdi, di cui ha parlato e che ha certamente grande interesse e le domanderei se all'interno di questa iniziativa è previsto un intervento anche sul tema molto complesso delle emissioni delle navi, che rappresentano, come lei certamente sa, le emissioni nocive delle navi, come certamente sa, rappresentano elemento di preoccupazione per molte comunità civili delle città portuali. Quindi vorrei sapere se è previsto un intervento di questo tipo in eventuale collaborazione con altri Ministeri. Grazie.

ELENA MACCANTI. Grazie, Presidente. Ministro, buon lavoro. Benvenuta in Commissione Trasporti. La pregherei di frequentarla un po' di più rispetto al suo predecessore, ma credo che ci siano tutte le condizioni. Ho una serie di domande rispetto alla sua relazione, che ho trovato, francamente, un po' generica, ma mi auguro che avremo il tempo, appunto, di entrare nel merito delle questioni. Prima questione: trasporto pubblico locale non di linea. Lei sa bene che il precedente Governo ha approvato un decreto-legge sul trasporto pubblico non di linea, un decreto-

legge che la Lega evidentemente ha appoggiato, che ha ripristinato regole e legalità in un settore che era andato avanti per dieci anni in un regime di proroghe. Le dico subito che per quanto riguarda la Lega, noi non accetteremo qualsivoglia ulteriore sospensione o proroga, ma da questo punto di vista vorrei sapere cosa ne pensa e soprattutto se non ritiene di dover riattivare immediatamente i tavoli, che purtroppo sono stati abbandonati dopo le dimissioni del Viceministro Rixi e che riguardano il DPCM sul foglio elettronico sulla regolamentazione delle applicazioni e soprattutto sull'istituzione del Registro delle Imprese, che da questo punto di vista sarebbe molto urgente. E da questo punto di vista le chiederemmo anche il coraggio magari di occuparsi anche delle multinazionali che piacciono tanto all'Autorità per la regolazione dei trasporti, al Dottor Camanzi, che fanno profitti in Italia e destabilizzano il mondo del lavoro. Per loro sì, non certo per le piccole e medie imprese forse dovremmo introdurre una tassazione adeguata. Da questo punto di vista, se lei avesse il coraggio di farlo, ci troverebbe sicuramente al suo fianco.

La struttura che sta cercando di creare, seconda questione, all'interno del suo Ministero, quella che il tempo ha efficacemente ribattezzato Anac 3.0, le anticipo già che la Lega è contraria alla realizzazione di nuove sovrastrutture, che aggiungerebbero costi e burocrazia e a nostro modo di vedere nulla aggiungerebbero a fronte dei già tanti enti ed agenzie. Abbiamo appena sentito, l'ha chiesto l'Onorevole Mulé, glielo richiedo anch'io, che intenzioni ha con l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza, che avrebbe dovuto risolvere dopo il ponte Morandi proprio il problema dei controlli della sicurezza sulle nostre strade.

Terza questione: IVA sulle autoscuole. È un problema, le chiedo se da questo punto di vista lei ha già inviato una circolare a fronte anche di quello che ha risposto la Commissione Europea a un'interrogazione della Lega, la circolare all'Agenzia delle Entrate perché blocchi gli accertamenti almeno sull'IVA retroattiva e se ha intenzione di proporre un provvedimento che impe-

disca dal primo gennaio 2020 l'introduzione dell'IVA sulle autoscuole, perché lei comprendo bene che questo alzerebbe i costi ed evidentemente pregiudicherebbe la nostra sicurezza stradale. Trasporto rapido di massa: 3 miliardi. Le chiedo qualche informazione in più perché ovviamente a noi interessa molto, appunto, questo fronte dei finanziamenti. Mi unisco alla richiesta: « Che ne facciamo della legge delega sul Codice della Strada ? ». Anche da questo punto di vista vorrei sentire cosa ne pensa.

Infine, analisi costi-benefici: ha intenzione di riconfermare il Professor Ponti, di cui abbiamo certamente apprezzato la sobrietà e forse anche l'imparzialità in questa Commissione? Naturalmente sono ironica. Questa però è una domanda secca, non l'abbiamo vista all'inaugurazione, non l'abbiamo vista, Ministro, a me sarebbe molto piaciuto invece vederla all'inaugurazione del primo tratto della Torino-Lione, ci sarebbe piaciuto che lei venisse all'inaugurazione. Cosa ne pensa della TAV? E ha intenzione, come le ha chiesto l'onorevole Gariglio, di istituire nuovamente l'osservatorio che probabilmente potrebbe essere un'interessante camera di compensazione? E infine, davvero ultima domanda, anche se ne avrei ancora tantissime, Presidente, Autorità dello Stretto. Noi domani dobbiamo procedere alla nomina, sa che ci sono dei problemi, qual è la sua posizione?

PRESIDENTE. Grazie. Cedo ora la parola al Ministro per la replica.

PAOLA DE MICHELI, *Ministra delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie per l'intenso e approfondito dibattito. Comincio dalle questioni più di attualità, sulle quali volontariamente, scientemente, non sono ritornata in questa relazione, perché ho dato per scontato la vostra approfondita e quotidiana attenzione sulle questioni di maggiore rilevanza, quindi ho puntato, deciso e voluto concentrarmi su altre questioni, delle quali magari si parla meno sulla grande stampa o nella comunicazione di massa, ma considerata la giusta attenzione che avete concentrato, su questi temi ci torno, non cambiando le mie posizioni già espresse

nei giorni passati, ma lo faccio volentieri in una sede ufficiale, anche se in alcuni casi è già stato fatto da parte mia o dal Ministero delle Infrastrutture nell'aula del Parlamento.

Sulle concessioni autostradali voglio essere molto chiara, la questione delle concessioni in termini di revisione delle medesime, plurale, non concessione, ma concessioni, è una partita che si apre con la delibera dell'Autorità per i trasporti, dove, appunto, si introducono alcune modifiche, ma è del tutto evidente che quella delibera apre il fronte su una questione negoziale più ampia, che è legata agli investimenti, che è legata ad alcune questioni contrattuali, che per alcune concessioni secondo me diventano assolutamente fondamentali e importanti. Cosa vorrei che fosse chiaro, però, le revisioni delle concessioni che, appunto, si aprono dopo questa delibera, c'è un caso solo per ora di applicazione, che è quella della A 22, devono essere realizzate con degli obiettivi che non devono essere punitivi o di vantaggio nei confronti di qualcuno o di qualcun altro, cioè, o noi siamo tutti consapevoli, abbiamo tutti in testa che i concessionari utilizzano dei beni pubblici e quindi hanno dei doveri pubblici e quindi nell'ambito della contrattualistica, laddove aumentano le necessità di trasparenza, di sicurezza, di controlli, noi ci mettiamo tutto questo in questo negoziato, altrimenti il tema della revisione delle concessioni autostradali diventa solo una scusa per litigare tra di noi. Francamente a me sotto questo punto di vista non interessa. O noi abbiamo tutti in testa questo obiettivo, che poi giustamente ciascuno di voi valuterà se nell'ambito di queste revisioni si può raggiungere, è stato raggiunto o non è stato raggiunto, non ho nessun tipo di presunzione, però noi dobbiamo avere chiaro che quella delibera dell'Autorità ci consente di riprendere il filo di un ragionamento che è stato fatto in maniera, diciamo così, a volte più disorganica, perché in passato tutti questi aggiornamenti venivano fatti rispetto solo alle questioni di investimenti e non magari per altre ragioni. Quindi non ci sono colpe o responsabilità, c'era un meccanismo diverso. Oggi quel meccani-

simo ci consente di fare di più, facciamolo. Non è detto che quello che faremo sarà all'altezza delle vostre aspettative, ma io credo che debba almeno essere all'altezza delle dichiarazioni di intenti sulle quali abbiamo avuto la fiducia in Parlamento, almeno quello. Quindi la sicurezza, la revisione anche degli investimenti, guardate che ci sono alcuni investimenti collegati ad alcune concessioni che oggi sono anacronistici, non servono più, e invece magari ne servono degli altri, tanto è vero che diceva giustamente prima l'onorevole Gariglio, laddove andiamo a gara perché le concessioni stanno scadendo o sono scadute, l'attenzione maniacale di avere dal territorio il ritorno di ciò che realmente serve e quindi l'impatto di un piano di investimenti e concessionario su quel territorio deve essere confermato; il riferimento ovviamente ad una situazione che è accaduta non appena io mi sono insediata al Ministero, che sto cercando ovviamente di recuperare, nei prossimi giorni dovremmo avere un incontro e una riunione, ma questo è il punto delle concessioni.

Poi c'è il tema legato alla drammatica vicenda del Ponte Morandi. Io su questo non ho intenzione di dire una parola in più rispetto a quello che ha detto il Presidente del Consiglio. C'è una procedura che ha avviato il precedente Governo, che è in corso anche ora che è insediato un altro Governo. Questa procedura prevede un percorso di acquisizione degli atti, di approfondimento, di valutazioni, di verifiche. Come si concluderà questa procedura il Ministro non lo sa, perché è in corso e io credo che tutti noi dobbiamo avere da una parte l'attenzione e dall'altra l'equilibrio di sapere che questo è un passaggio completamente diverso rispetto a quello che ho detto prima, cioè al tema della revisione delle altre concessioni. Poi, guardate, avremo altre situazioni concessorie specifiche e difficili, ma questa vicenda che riguarda il drammatico evento del Ponte Morandi ha una sua specificità e ho avuto modo di dire, e lo confermo in questa Commissione, rispondendo al mio primo *Question Time* da Ministro, proprio ad una interrogazione del gruppo della Lega, che una volta acquisite

tutte le informazioni e finito questo processo, il Governo deciderà nel suo complesso, non il Ministro delle infrastrutture da sola o qualcun altro da solo, credo che sia una valutazione che andrà fatta in termini di collegialità.

Alitalia, non sono io la titolare del dossier, il Ministero vigilante è il Ministero dello sviluppo economico, il Ministro Patuanelli è molto concentrato sulla soluzione di questa vicenda. Noi come Ministero e io personalmente diamo più supporto a questa attività perché è un'attività che viene sviluppata prioritariamente dai Commissari e noi oggi, alla luce delle dichiarazioni che sono uscite ieri sera in tarda serata, se non ricordo male, ieri è stata una giornata un po' lunga, da parte di Ferrovie dello Stato e del Gruppo Atlantia di disponibilità a proseguire, pur in uno stato di necessità, di acquisire ancora tempo, noi ovviamente siamo in attesa di avere comunicazioni relative a questa dichiarazione pubblica perché noi dobbiamo lavorare sugli atti e non sulle dichiarazioni di stampa e quindi quando arriveranno da parte dei Commissari le informazioni, non a me, ripeto, al Ministro Patuanelli, ovviamente si deciderà come proseguire. Il dato positivo di ieri è che è stata confermata da parte dei Consigli di Amministrazione una determinazione a lavorare su un impianto di piano industriale che rilanci l'azienda e non la salvi. Credo che ciascuno di noi per la sua esperienza personale politica abbia ben chiaro qual è la differenza di questi due verbi e delle conseguenze nel caso in cui si riuscisse a realizzare il verbo « rilanciare » e non solo « salvare ».

Tema commissariamenti: ve lo dico con grande franchezza e trasparenza, io non credo che il primo atto che deve fare un Ministro quando si insedia è fare delle nomine, a parte quelle obbligatorie del Gabinetto, ovviamente, perché quelli sono i collaboratori del Ministro, io credo che il Ministro debba innanzitutto fare una ricognizione dei processi di nomina fatti precedentemente, cosa che ha fatto, valutare una coerenza e una continuità rispetto ai processi di nomina che sono stati realizzati, fermarsi, trovare una modalità per

nominare, facendo atti di selezione pubblica, atti di selezione pubblica sulla base di standard, diciamo così, qualitativi dei curricula di un certo tipo, ma sul tema dei commissariamenti legati al decreto io ho un dubbio, che vi confido, rispetto al quale magari non succede niente, nel senso che farò le nomine e basta, ma, essendo stata anche Commissario straordinario di una vicenda importante in questo Paese nei mesi scorsi, peraltro confermata dal Governo Giallo-Verde per 5 mesi, io credo che il tema dei poteri non sia banale, il che non vuol dire andare sui poteri del modello Genova, che sono poteri molto speciali per quella vicenda, ma è del tutto evidente che la tipologia del Commissario e la possibilità di agire in alcune questioni estreme determinano risultati o meno rispetto ai commissariamenti. Mi consentirete, in coerenza con la mia storia personale, che è una storia di Sinistra, di cattolica di Sinistra, di essere anche coerente con le dichiarazioni politiche che ho fatto in passato, cioè che io vorrei verificare anche se alcune di queste opere possono partire senza essere commissariate, questo me lo potrete consentire. Questo non significa che mi prendo due anni per decidere, anche perché, come sapete, due anni in politica sono tempi biblici, però qualche settimana ancora ovviamente me la prenderò.

Tema Ansfisa: c'è stato mandato proprio ieri o ieri l'altro, guardo i miei collaboratori, ieri, lo Statuto della Ansfisa, quindi possiamo procedere. Ieri è arrivato, in realtà non erano state fatte delle osservazioni, erano state chieste, non a noi, in realtà, al Ministro precedente, ma al Ministero, delle integrazioni documentali. Quindi quello Statuto adesso seguirà le procedure previste. Io credo che entro la fine dell'anno, così come la nomina dei Commissari, anche l'Agenzia vedrà la luce. Anche su questo tema io credo che dovremmo fare qualche piccolo correttivo normativo per chiarire bene qual è la missione, cioè Ansfisa non è un'Agenzia che fa la sicurezza dei ponti e delle ferrovie, Ansfisa controlla che chi deve fare la sicurezza, la faccia e siccome, forse anche giustamente, il tempo, l'epoca nella quale noi in Parla-

mento si decise di scrivere quella norma, io credo che forse andrà leggermente ritoccata sul piano ordinamentale, ma ci prendiamo un po' di tempo. Intanto facciamo partire l'Agenzia, la strutturiamo. Voi sapete che il Parlamento ha autorizzato anche 500 persone, quindi faremo partire il concorso.

Aprò e chiudo una parentesi sul tema delle motorizzazioni, consapevole, sta arrivando in dirittura d'arrivo un vecchio concorso per 100 persone da assegnare alle motorizzazioni. Noi abbiamo fatto, credo di aver firmato la scorsa settimana, la richiesta. Guardo perché non mi ricordo più bene i tempi e i giorni, sono abbastanza intensi, quindi ho firmato la richiesta di poter accedere in quota al concorso previsto dalla funzione pubblica per tutta una serie di professionalità, tra cui anche l'implementazione di queste 100 unità, il cui concorso sta arrivando ormai al termine.

Rottamazione camion, tra virgolette, con tutti i « se » e i « ma » del caso, dei rapporti con l'Europa: il Fondo è finanziato per 90 milioni, abbiamo chiesto più 30, 30 e 40 sul pluriennale, sul triennale. Cercherò anche, non so se sarò in grado, se ce la farò, ma la mia ambizione sarebbe quella di trasformare questa misura in una misura automatica, con un meccanismo automatico, tipo le detrazioni. È ovvio che sul piano dell'impatto di finanza pubblica è un po' diverso rispetto allo stanziamento di fondi. Intanto stanziamo i fondi e li incrementiamo e poi vediamo se strada facendo riusciamo a rendere la vita più facile agli imprenditori che devono sostituire il parco mezzi con questi meccanismi di automatismo, peraltro già sperimentati molto bene con altre misure di tipo fiscale e incentivanti. Non vi sfuggirà che questa è una questione strategica per la piccola impresa italiana, perché il tema del trasporto merci su gomma, sia in termini numerici, che in termini quantitativi delle merci mobilitate, che rispetto a problemi che abbiamo ai confini nord del nostro Paese, aprirà una questione non banale sul futuro del comparto. Noi abbiamo ai nostri confini Paesi che ci chiedono di non far transitare alcune tipologie di mezzi. Ovviamente ci fac-

ciamo carico di un negoziato su questo tema, ma noi non possiamo rinviare, però, non possiamo posticipare all'infinito.

Sono consapevole di aver detto di aver enunciato un principio sulla questione del trasporto pubblico locale, spesa storica e costi standard, però prima o poi dobbiamo cominciare, non è che noi possiamo immaginare che la conservazione sul fronte del trasporto pubblico locale sia la risposta alle esigenze e i bisogni differenziati dei nostri territori, lo dice una donna del Nord. Cioè da qualche parte dobbiamo cominciare. Io capisco le resistenze, capisco i conservatorismi, ma il Paese è uno solo e nessuno ha merito o demerito per essere nato o nata in un luogo diverso del nostro Paese. Io non ho nessun merito per essere nata in una città che mi ha dato tutte le opportunità che ho avuto, però questo noi lo dobbiamo trasformare in un'attuazione per me determinante anche nella mia attività di Ministro dell'articolo 3 della Costituzione e se non è il finanziamento sul trasporto pubblico locale, strumento potente di lotta alle disuguaglianze, non lo è nient'altro, credo che su questo anche partiti diversi e storie diverse potranno convenire.

Lo so, ho fatto un'enunciazione di principi perché è una cosa difficile, c'avranno provato 30 Ministri, non lo so, può darsi, ci proverò anch'io e vi chiederò di aiutarmi con i vostri Presidenti di regione. Domani incontro i Presidenti di regioni che credo che avremo anche l'occasione di parlare di alcune delle questioni di attualità che sono tra l'altro emerse oggi.

Sulle gare, vi dicevo, anche sulle gare di continuità marittima a breve noi daremo seguito alla gara, come è giusto che sia, ed è un atteggiamento, un principio, una modalità che io ritengo corretta, sia a salvaguardia del bene pubblico, salvaguardia delle risorse pubbliche, anche salvaguardia della concorrenza che per me continua ad essere un valore.

Sulla questione TAV non ho detto niente perché non ho molto da aggiungere rispetto ad un dibattito infuocato che ha già animato queste aule nelle precedenti legislature e in questa legislatura. La TAV è in corso, si stanno facendo le opere. Il fatto

che sia aperto il primo tunnel di 9 chilometri qualche settimana fa dimostra che il lavoro sta andando avanti. Il precedente governo ha deciso di non dare seguito ad eventuali iniziative di blocco di quell'opera, nonostante una parte molto importante e significativa dell'allora e dell'attuale maggioranza non avesse questa convinzione, io personalmente sono a favore della realizzazione della TAV, non è un segreto, l'ho detto, sono 11 anni che frequento queste aule e grazie a Dio anche molti di voi, cosa che mi ha arricchito, ma non c'è molto altro da dire. Il fatto che io non sia andata a quell'inaugurazione, al netto del fatto che avevo incontrato il Viceministro francese giustappunto 48 ore prima, con il quale avevamo condiviso una serie di attività di natura amministrativa e finanziaria che dobbiamo realizzare per supportare quest'opera, io credo che non ci sia bisogno di aggiungere niente e credo che coerentemente con quanto deciso da più Governi noi andremo avanti nell'attività che ci compete. GNL e Porti Verdi, allora, guardate, il piano Porti Verdi è un piano di elettrificazione che peraltro coinvolge anche l'adeguamento delle navi che sostano, soprattutto quelle più inquinanti, che vanno a sostare nei porti. Sul GNL, consapevole che è una risposta credo strutturalmente per il livello innovativo che abbiamo oggi, la risposta con la « R » maiuscola, però noi oggi abbiamo tanti problemi a costruire sui porti le infrastrutture sul GNL. Bisogna dirsi la verità, c'è una reazione non positiva alla presenza di questa tipologia di infrastrutture, nonostante nel mio primo vertice europeo abbia avuto la conferma sia dagli uffici della Commissione, che dalla Banca Europea degli investimenti che su quel fronte invece ci saranno disponibilità economiche, finanziarie, per realizzarle queste infrastrutture. Rimane quindi un tema che anche con il collega, Ministro dell'Ambiente, che gioca un ruolo nella determinazione dei luoghi nei quali realizzare queste infrastrutture, rimane aperto e con il quale evidentemente nelle prossime settimane faremo un approfondimento.

Roma: incontrerò la Sindaca Raggi il giorno 23 ottobre, la mattina. Reciproca-

mente abbiamo cercato un appuntamento dentro ad un'agenda complicata. Noi, comunque, a prescindere dall'incontro con la Sindaca abbiamo attivato, come è nei nostri, tra virgolette, poteri, una attività di vigilanza sulla metropolitana romana e quindi diciamo tutto quello che rientra nelle competenze del Ministero noi lo faremo, a supporto di quelle che devono essere poi le attività di ordinaria gestione del Comune e delle società collegate al Comune. E su questo ovviamente alla Sindaca Raggi esporrò, ovviamente non lo faccio qui per rispetto istituzionale nei confronti della Sindaca, anche una serie di possibilità e di opportunità che possano andare incontro e possano rappresentare sommessamente, umilmente, risposte ad alcune problematiche indicate dal collega Nobili.

PRESIDENTE: Mi scusi, Ministro. Se siamo tutti d'accordo, facciamo terminare il Ministro e poi scendiamo in Aula.

PAOLA DE MICHELI, *Ministra delle infrastrutture e dei trasporti*. Abbiamo finito, scusate. È che mi avete fatto tante domande, tanto qualcuna me la sarò sicuramente dimenticata, quindi vi chiedo scusa.

RFI, come ho detto nella relazione, è stato firmato ieri dal Presidente del Consiglio, quindi deve andare in registrazione. Appena registrato, lo mando ovviamente alle Commissioni, ho tutto l'interesse al fatto che arrivi presto, perché prima arriva, prima esprimiamo i pareri, prima diventa operativo l'aggiornamento del contratto di RFI e prima partono gli investimenti, che, guardate, in questo caso, come sapete, non sono solo investimenti in materiale rotabile, opere, non solo sulle infrastrutture, ma anche tanto, tanto materiale rotabile, tanta, tanta innovazione su quel fronte. Sono stata recentemente insieme a una delegazione autorevole dei presenti a visitare l'Expo Ferroviaria e lì c'è un pezzo delle filiera che avrà grandi vantaggi occupazionali di ricerca anche nell'attuazione dell'aggiornamento. Domani vedo le rappresentanze sindacali, confederali, sia del mondo del trasporto, che dell'edilizia, in

due riunioni diverse, perché qualcuno di voi mi ha chiesto giustamente le questioni legate alla sicurezza del personale viaggiante. Ci sono una serie di partite sul tavolo, domani ho il primo incontro ufficiale.

Sulla domanda del collega Baldelli sul decreto attuativo in materia di utilizzo dei proventi delle multe, non vi nego che mentre sulla questione della destinazione dei proventi derivanti dalle contravvenzioni, prima parte del decreto attuativo che ho trovato, che ho ereditato, io sono abbastanza d'accordo, sulla seconda parte ritengo che potrebbero esserci gravi problemi di natura economico-finanziaria per le Province e i Comuni, perché la seconda parte di quel decreto attuativo determina l'impossibilità di realizzare gli autovelox su strade non di proprietà dell'ente. Ora c'è una legge di molti anni fa, moltissimi anni fa, non mi ricordo precisamente l'anno, vi chiedo scusa, ma sono anche un po' stanca, e quindi io ho severo e maniacale rispetto delle leggi approvate dal Parlamento, anche di un Parlamento di cui peraltro non facevo parte, però il punto è che non si può neppure fare un atto senza avere chiara la valutazione dell'impatto che quell'atto amministrativo avrà sui destinatari. E quindi ci prendiamo un po' più di tempo come si dice dalle mie parti, per capire se l'allarme lanciato dall'Unione delle Province Italiane dall'ANCI è un allarme, diciamo così, più emotivo, oppure se davvero questa cosa può avere un impatto..., cioè non è che possiamo fare delle leggi di Bilancio dove cerchiamo di sbloccare dei soldi per i Comuni e le Province e con una mano « facciamo i belli » a dare e dopo facciamo fare a quelli là di Porta Pia dei decreti per togliere. No, credo che dobbiamo dare una certa omogeneità anche a queste cose, chiedendovi, che se qualcuno ha informazioni migliori di quelle che possiamo reperire noi, noi stiamo a disposizione.

Il testo unificato di modifica del Codice della Strada in realtà il Ministro dell'economia e delle finanze lo ha affossato, però io credo che sul tema bisognerà forse tornarci. Preferisco, preferirei che fosse il Parlamento, per poi, come mia modalità di

lavoro, non ho nessuna intenzione di invadere, se non in uno stato avanzato di necessità, le competenze del potere legislativo, visto che ne ho fatto parte per molti anni e tornerò a farne parte, credo, forse, o spero. Si tratta, a mio giudizio, di una materia dove sia qui dentro che con la Commissione al Senato si possono dare ancora dei contributi; in caso contrario il Ministero è ovviamente disponibile a dare il suo di contributo, però credo che una riflessione rispetto anche alle ragioni per le quali il Ministero dell'economia e delle finanze ha ritenuto di lasciare in piedi pochissime norme di quel testo e quindi bisognerà fare una verifica ulteriore.

Struttura di missione: non è un'Anac, il decreto parla chiaro, non farà atti di controllo sulle gare. Il Ministro Toninelli aveva impiantato al Ministero una riforma organizzativa del Ministero, ma una riforma per essere attuata ha bisogno di un DPR, quindi molti, molti mesi. Poiché io sono d'accordo con quella riforma, con quel modello organizzativo del Ministero, ho dato seguito anticipando l'unica struttura, che poi diventerà una direzione generale, che non è già prevista o organizzata dentro il Ministero, punto, l'ho anticipata per decreto, in modo tale che quando arriverà il DPR noi avremo già tutte le strutture organizzate e non dovremo aspettare un altro anno per far partire il terzo dipartimento. Questo è. Le funzioni che svolge quella struttura sono molto precisamente elencate nel decreto istitutivo che è attualmente all'esame del Senato. Allora vado avanti rapidamente sulle domande che mi avete posto.

Venezia: i problemi su Venezia sono più di uno e non sono solo le grandi navi. Vorrei, ho deciso di affrontare il tema Venezia nella sua organicità e non di dare una risposta a pezzi di questioni che riguardano quell'area marittima. Pertanto sto selezionando in maniera assolutamente gratuita un gruppo di persone che analizzando tutto il lavoro svolto sia sul territorio, che a livello ministeriale, su alcune vicende che riguardano Venezia, non solo le grandi navi, ma anche su altro, mi diano un supporto in termini di conoscenza e di approfondi-

menti per provare a proporre al territorio e al Parlamento le soluzioni.

Autorità portuali: sì, dobbiamo finire di nominare i Presidenti. Sì, abbiamo avuto due interdizioni, Catania e Ravenna, solo da quando mi sono insediata il 5 di settembre e lunedì 21 ho convocato la Conferenza dei Presidenti delle autorità portuali, la ritengo uno strumento importante. Con quella conferenza ci confronteremo anche su come affrontare la questione del rischio di infrazione sul tema dei porti. Vi dico che rispetto alla posizione che aveva assunto il mio predecessore io ho una posizione diversa, cioè mentre la posizione del Ministro Toninelli era una posizione più giurisdizionale, cioè di ricorsi, di procedure di questo tipo, forse anche per storia personale e attitudine, non lo escludo che il carattere a volte condizioni, noi ci muoveremo in termini negoziali con l'Unione Europea, termini negoziali, che vuol dire che abbiamo già fatto sapere alla Commissione che una volta auditi, incontrati, ragionato con i Presidenti delle autorità portuali, la posizione del Governo diventerà oggetto di una trattativa con l'Unione Europea per difendere un modello che funziona ed eventualmente per implementarlo e migliorarlo, ma senza, diciamo così, scardinarne le fondamenta.

Sempre su porti il tema dello Stretto, dell'Autorità portuale dello Stretto. Io sono molto franca e sincera con voi, l'ho detto in una riunione di maggioranza, allargò questa mia comunicazione molto volentieri in maniera ufficiale, ovviamente anche a rappresentanza delle altre forze politiche, quella nomina non era nemmeno sul piano amministrativo immaginabile che potesse essere sospesa, bloccata, mi è arrivato ieri l'altro il parere favorevole della Commissione Trasporti del Senato, so che voi vi dovete ancora esprimere. Sulla questione della nomina io non ho nulla da dire, voi siete a conoscenza giorno per giorno di ciò che è accaduto, di come si è sviluppato e qual è il *vulnus*, quella caratteristica che è legata, appunto, al mancato concerto da parte della Conferenza Stato-regioni, che immagino domani mi chiederà una riunione su questo quando avrò il piacere di

incontrarli. Vi segnalo che il punto di quella vicenda è legato anche ad un ricorso fatto alla Corte Costituzionale da parte della Regione Calabria, che credo verrà discusso, se non ricordo male, alla fine di gennaio. Noi cerchiamo di muoverci dentro a quelle che sono le norme vigenti, le possibilità che noi abbiamo. Come vi ho detto, tutte le nomine che ho ereditato le ho valutate, ho cercato di fare dei ragionamenti, in questo caso in termini amministrativi io non potevo riprendere questa nomina. La Commissione è sovrana, decide ciò che ritiene giusto, nell'assoluta e totale libertà. Dietro a questa vicenda, ovviamente, c'è un tema molto sentito da alcuni colleghi parlamentari, io non sfuggirò, l'ho detto privatamente e lo dico anche pubblicamente, alla possibilità di discutere su quell'assetto, consapevole che quell'assetto è figlio di una norma primaria e quindi non è un atto sul tavolo del Ministro, ma è figlio di una norma primaria e quindi figlio della sovranità che viene espressa quotidianamente da queste aule. Io credo sulle cose importanti di aver risposto quasi su tutto.

FEDERICA ZANELLA. Le chiedo di declinare meglio la questione dell'analisi costi-benefici, cosa intende per riattivare l'analisi costi-benefici? perché non abbiamo tempo, ma almeno vorrei capire se la Commissione costi-benefici di toninelliana memoria, siccome si sono lamentati che non l'hanno vista, è defunta.

PAOLA DE MICHELI, *Ministra delle infrastrutture e dei trasporti*. Diciamo che sono tante le persone che non sono ancora riuscite a incontrare, ma tanti anche dei presenti che mi hanno chiesto appuntamenti che non ho ancora dato perché sono abbastanza presa. Diciamo che non credo che gli daremo seguito. Io in realtà vi darò, vi manderò, non perché sia obbligata, ma perché voglio che voi siate coinvolti, i nomi dei membri della struttura di missione del Ministro, che ho rinnovato, ve li manderò non appena ho finito le nomine, anche perché così troverete in quelle persone eventuali riferimenti per quelle che sono le progettualità che singolarmente e come

Gruppo Parlamentare intendete esprimere per dare una mano alla nostra attività.

Sul tema del Lazio, sì, diciamo che stiamo lavorando su tutti e tre i fronti, due con una procedura amministrativa e finanziaria, Salaria e sulla Roma-Latina. Sulla terza invece c'è una questione sulla quale devo fare un approfondimento, quindi mi riservo per il prossimo incontro di dare qualche informazione in più, però la procedura amministrativa e finanziaria relativa alla Salaria, in particolar modo allo sblocco delle risorse nazionali già stanziata che non sono state utilizzate da Anas e che hanno determinato quindi una serie di conseguenze, diciamo che me ne sono fatta carico e mi sono presa cura di questo.

Per quel che riguarda il tema del trasporto non di linea, noi ripartiremo da una serie di lavori di approfondimento che sono stati fatti anche da alcuni dei membri della struttura di missione di cui poi vi comuni-

cherò il nome, ma non credo di riuscire a convocare le parti prima della fine di novembre, per un serie di priorità e di urgenze che purtroppo non sono stata in grado, ovviamente, di prevedere, che forse anche in questa seduta con voi sono emerse in maniera molto chiara. Grazie.

PRESIDENTE. Ringrazio la Ministra Paola De Micheli per la sua disponibilità, le chiediamo di trasmettere la nota del Ministero dell'economia e delle finanze sul testo unificato del Codice della Strada dal momento che non l'abbiamo ancora ricevuta. Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.15.

*Licenziato per la stampa
il 25 marzo 2020*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



18STC0079410