

COMMISSIONI RIUNITE
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI (VIII)
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

3.

SEDUTA DI MARTEDÌ 16 MARZO 2021

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE **RAFFAELLA PAITA**
 INDI DELLA PRESIDENTE DELLA VIII COMMISSIONE **ALESSIA ROTTA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Rotta Alessia, <i>Presidente</i>	15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25
Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	3	Baldelli Simone (FI)	10
Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sulle linee programmatiche del suo dicastero, anche in relazione ai contenuti della Proposta di Piano Nazionale di ripresa e resilienza di cui al Doc. XXVII, n. 18 (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Barbuti Elisabetta Maria (M5S)	20
Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	3, 10	Braga Chiara (PD)	22
		Bruno Bossio Vincenza (PD)	17
		Caon Roberto (FI)	23
		De Lorenzis Diego (M5S)	24
		Ficara Paolo (M5S)	24
		Foti Tommaso (FdI)	13
		Gariglio Davide (PD)	23

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Partito Democratico: PD; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-L'Alternativa c'è: Misto-L'A.C'È; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Cambiamo!-Popolo Protagonista: Misto-C!-PP; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Rinascimento ADC: Misto-Nci-USEI-R-AC; Misto-Facciamo Eco-Federazione dei Verdi: Misto-FE-FDV; Misto-Azione+Europa-Radicali Italiani: Misto-A-+E-RI; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Europeisti-MAIE-PSI: Misto-EUR-MAIE-PSI.

	PAG.		PAG.
Giovannini Enrico, <i>Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i>	3, 25	Nobili Luciano (IV)	18
Maccanti Elena (Lega)	22	Patassini Tullio (Lega)	12
Maraia Generoso (M5S)	14	Pezzopane Stefania (PD)	19
Mazzetti Erica (FI)	15	Rixi Edoardo (Lega)	11
		Silvestroni Marco (FdI)	21

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE RAFFAELLA
PAITA

La seduta comincia alle 14.20.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sulle linee programmatiche del suo dicastero, anche in relazione ai contenuti della Proposta di Piano Nazionale di ripresa e resilienza di cui al Doc. XXVII, n. 18.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, in videoconferenza, dinanzi alle Commissioni VIII Ambiente e IX Trasporti, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sulle linee programmatiche del suo dicastero,

anche in relazione ai contenuti della Proposta di Piano Nazionale di ripresa e resilienza di cui al Doc. XXVII, n. 18.

Saluto la presidente Rotta e i colleghi della Commissione Ambiente.

Ringrazio il Ministro per aver sollecitamente risposto all'invito delle Commissioni e, prima di cedergli la parola, comunico che le presidenze hanno convenuto sulla seguente organizzazione del dibattito: dopo l'intervento del Ministro, avrà luogo un giro

di interventi cui potrà prendere parte un rappresentante per gruppo per ciascuna delle due Commissioni. Invito i colleghi a contenere la durata dell'intervento e a non superare comunque il limite di cinque minuti, per consentire la più ampia partecipazione al dibattito. Successivamente sarà data la parola, ove il tempo a disposizione lo consenta, per ulteriori interventi di durata più limitata. Seguirà la replica del Ministro.

Invito quindi i colleghi a comunicare le richieste di intervento alla presidenza.

Do ora la parola al Ministro Giovannini.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Grazie presidente. Buongiorno a tutte e a tutti. Chiedo venia perché alle 16.30 ho una videoconferenza con la commissaria europea Vestager sulla nota questione Alitalia e quindi dovrò assentarmi.

PRESIDENTE. Nessun problema Ministro, perché avevamo già calcolato la tempistica dell'audizione tenendo conto di questo suo impegno.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Perfetto. L'emergenza sanitaria causata dal Covid-19 sta incidendo in modo determinante sul nostro modo di vivere, di lavorare, di interagire, causando una crisi economica e sociale senza precedenti nella storia dell'Italia repubblicana.

La crisi non ha inciso soltanto sui flussi, come il prodotto interno lordo, ma anche sui diversi *stock* di capitale (economico, naturale, umano e sociale), ovvero su quegli elementi che incidono sul benessere di un

Paese e sulla sua sostenibilità, che si trametteranno alle prossime generazioni. Per questo, questa crisi mostra in realtà la crisi del nostro modello di sviluppo complessivo, la cui insostenibilità dal punto di vista economico, sociale e ambientale risultava chiara già prima dell'esplosione del Covid-19.

A noi spetta operare scelte in grado di contemperare le esigenze di tutela della salute con quelle di sostegno al lavoro e ai settori economici e produttivi, ma anche cogliere l'occasione per realizzare trasformazioni radicali del modello economico e sociale. Abbiamo bisogno di adottare una visione innovativa di sviluppo, che guardi al futuro che vogliamo costruire per il nostro Paese, in linea con ciò che in questi anni — nella mia attività accademica e di collaborazione con la Commissione europea — ho definito « resilienza trasformativa », cioè un approccio che spinge a « rimbalzare in avanti » — se posso usare questa dizione — dopo la crisi, ma che ha influito anche sul nome del Piano nazionale di ripresa e resilienza finanziato dal *Next generation EU*.

Questo mutamento di visione è coerente con quel cambio di paradigma proposto dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile, sottoscritta anche dal nostro Paese nel 2015.

Anche nel nostro Paese sta maturando la consapevolezza della necessità di una svolta e questa direzione è certamente rafforzata dal nuovo corso delle politiche dell'Unione europea e dagli indirizzi della Commissione guidata da Ursula von der Leyen nel creare « un'Europa resiliente, sostenibile e giusta », come il piano che oggi discuteremo indica in modo molto chiaro.

Gli interventi che saranno finanziati dai diversi Paesi europei con il PNRR, dovranno infatti essere finalizzati agli obiettivi di contribuire alla transizione ambientale e alla resilienza e sostenibilità; abbiamo bisogno naturalmente di favorire e sostenere i processi di innovazione e aumentare la competitività, riducendo le disuguaglianze.

Questo spiega perché la prospettiva strategica su cui intendo impostare il mio mandato governativo — anche sulla base delle

dichiarazioni programmatiche del Presidente del Consiglio, Mario Draghi — è coerente con i principi dell'Agenda 2030 e con le strategie dell'Unione europea.

In questo senso, il cambio del nome da « Ministero delle infrastrutture e dei trasporti » in « Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili » corrisponde a una visione di sviluppo orientato verso tutte le dimensioni della sostenibilità, economica, sociale e ambientale. Non a caso, al nostro Ministero sono riconducibili oltre 40 dei 169 *target* dell'Agenda 2030.

La ripresa e la resilienza del nostro Paese dipendono in modo decisivo dalla dotazione infrastrutturale di cui esso dispone e dall'efficienza dei sistemi a rete. Per questo, un investimento rapido e consistente in questo campo deve non solo esercitare un rilevante effetto positivo di carattere occupazionale ed economico nell'attuale congiuntura, ma contribuire a determinare un miglioramento della competitività della nostra economia a medio termine e della qualità della vita delle persone e dell'ambiente in cui sono inserite.

Ecco perché trasformare in senso sostenibile le infrastrutture e il sistema dei trasporti non solo porta benefici per il sistema economico attuale e del futuro, ma è indispensabile anche per raggiungere gli obiettivi di riduzione dei gas serra al 2030 previsti dall'Unione europea e per realizzare la decarbonizzazione entro il 2050. Ricordo che, da soli, il settore dei trasporti e quello edilizio contribuiscono, infatti, per più della metà alle emissioni di gas climalteranti e il loro impatto sulla qualità del suolo e della biodiversità è evidente.

Le nostre infrastrutture devono diventare adeguate ai bisogni delle imprese e dei cittadini, hanno bisogno di colmare le disuguaglianze sociali e territoriali che affliggono l'Italia, con una inaccettabile distanza tra Nord e Sud, centri e periferie, aree interne e città. Ecco perché è necessario un investimento straordinario per assicurare l'efficienza delle infrastrutture e la sicurezza dei cittadini, per evitare che accadano disastri come quello del ponte Morandi.

L'innovazione tecnologica e dei materiali può consentire un salto di qualità nella gestione delle reti infrastrutturali e dei sistemi a rete, anche per accompagnare la trasformazione in atto dell'industria dell'*automotive* e dei trasporti in generale. Peraltro la crisi indotta dalla pandemia ha comportato e comporterà cambiamenti profondi nel funzionamento delle città e nei comportamenti di imprese e persone, da accompagnare e orientare con un ripensamento del sistema del trasporto locale.

Per affrontare queste sfide si opererà simultaneamente su due direttrici. La prima, orientata alle necessità immediate: migliorare l'efficienza dei sistemi attuali di trasporto per ridurre i rischi e gli impatti negativi legati all'emergenza sanitaria; stimolare la ripresa economica e occupazionale, superando i ritardi nell'attuazione di opere già deliberate e finanziate; aumentare l'efficienza energetica del patrimonio pubblico; assicurare la manutenzione sistematica del patrimonio infrastrutturale esistente, prevenendo i rischi anche attraverso l'uso di tecnologie innovative; completare l'*iter* di provvedimenti legislativi di grande rilievo, come la legge sul consumo di suolo; accelerare l'emanazione di decreti attuativi di norme primarie. Le urgenze su cui, fin dal primo giorno di attività, mi sono concentrato ricomprendono, ovviamente, la finalizzazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, su cui tornerò tra breve, e il completamento di *dossier* di grande rilevanza sistemica per il settore di trasporti, terrestri e aerei in primo luogo.

La seconda direttrice è quella che deve orientare le scelte future alla realizzazione di infrastrutture più sostenibili e resilienti — in primo luogo ai rischi sismici, ai disastri naturali e al cambiamento climatico, in grado di ridurre le disuguaglianze esistenti e rispondere ai bisogni delle imprese e delle persone. In particolare, ci si concentrerà su investimenti nell'edilizia sociale agevolata e per la qualità dell'abitare, nonché nell'edilizia residenziale pubblica, in linea con gli obiettivi di efficienza energetica e di aumento del benessere delle persone, come previsto dall'Agenda urbana per lo sviluppo sostenibile. Secondariamente lo sviluppo di

sistemi integrati di trasporto per una mobilità sostenibile, a lunga percorrenza e locale, anche al fine di ridurre l'inquinamento nelle città e procedere nel percorso di decarbonizzazione. Fondamentali in tale prospettiva sono: lo sviluppo dell'alta velocità delle persone e delle merci, specialmente al Sud, e il simultaneo potenziamento del trasporto su base regionale, anche per garantire un vero diritto alla mobilità ai tanti pendolari che ogni giorno utilizzano il trasporto pubblico per recarsi al lavoro; il rinnovo in senso ecologico delle flotte per il trasporto su terra e via mare; il rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata, con particolare attenzione all'ammodernamento dei porti, anche in un'ottica di transizione ecologica; il rafforzamento delle infrastrutture idriche primarie, anche per anticipare le problematiche derivanti dalla crisi climatica e migliorare così l'adattamento e la resilienza del nostro sistema.

Trasversali rispetto alle due linee di azione ora indicate saranno: l'impegno per la semplificazione delle procedure amministrative che presiedono alle diverse fasi di definizione, progettazione e attuazione delle infrastrutture, nell'ottica di accelerare la realizzazione dei cantieri senza incidere sulla legalità, concorrenza e trasparenza delle scelte di fronte ai cittadini e alle imprese e la costruzione di un sistema informativo integrato e trasparente, riguardante tutte le fasi della realizzazione delle infrastrutture e il funzionamento dei sistemi di rete, al fine di anticipare criticità, valutare lo stato dei progetti e favorire il coinvolgimento della società civile nei processi decisionali e attuativi.

Per rendere immediatamente operativo tale approccio, ho varato un assetto organizzativo interno finalizzato al completamento del Piano nazionale di ripresa e resilienza, per quanto di competenza del Ministero, che verrà esteso progressivamente anche alle altre attività, basato su cinque linee di azione. La prima è la definizione dei progetti, perché siano perfettamente rispondenti ai criteri del *Next Generation EU*, compresi quelli riguardanti la realizzazione, nei tempi previsti, delle di-

verse opere e il rispetto del principio di « *do not significant harm* » ossia di non danneggiare in modo significativo l'ambiente. La seconda è la realizzazione di un sistema informativo in grado di monitorare l'attuazione del Piano, consentendo alle strutture un'azione immediata in caso di stalli. La terza è l'innovazione di carattere normativo. La quarta è l'innovazione di carattere organizzativo interna al Ministero. La quinta, la valutazione *ex ante* — e in fase di realizzazione anche *ex post* — dell'impatto economico, sociale e ambientale delle singole azioni previste nel Piano.

Tra le priorità di queste settimane c'è anche quella relativa all'entrata in vigore della nuova organizzazione del Ministero, che prevede tre dipartimenti: il Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture di trasporto a rete e i sistemi informativi, il Dipartimento per le opere pubbliche, le risorse umane e strumentali e il Dipartimento per i trasporti e la navigazione. In particolare, con la creazione del Dipartimento per la programmazione si intende accentuare la centralità della pianificazione strategica dell'assetto del territorio, con riferimento all'articolazione a rete delle infrastrutture sul territorio. Colgo l'occasione per ringraziare l'onorevole Paola De Micheli, che ha disegnato questo assetto, per il lavoro svolto nel corso della sua attività di Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Vediamo ora alcuni aspetti riguardanti le diverse aree di competenza del Ministero, anche nell'ottica del PNRR.

Il primo punto, che è trasversale, ha a che fare con la semplificazione dei processi amministrativi.

La Banca d'Italia, in uno studio del dicembre 2019, ha evidenziato che la durata mediana della realizzazione di un'opera è pari a 4 anni e 10 mesi a fronte di un importo mediano di 300.000 euro; detto valore sale a quasi 11 anni per le opere sopra i 5 milioni. Si tratta di tempi incompatibili con le esigenze di uno Stato moderno, nonché con la tempistica prevista per l'utilizzo delle risorse nazionali ed europee, oltreché del PNRR.

Con i decreti-legge cosiddetti « semplificazioni » e « proroga termini » dello scorso anno sono state introdotte alcune modifiche al Codice dei contratti e sono state individuate procedure accelerate per far fronte all'emergenza epidemiologica. Occorre proseguire nell'attività di semplificazione, verificando anche l'attuazione concreta delle norme introdotte l'anno scorso. A questo proposito segnalo che ha avuto avvio proprio qualche ora fa una Commissione, con la partecipazione del Consiglio di Stato, la Corte dei conti, l'Autorità anticorruzione e il Ministero per la Pubblica amministrazione, nella quale affronteremo queste tematiche per arrivare in tempi molto rapidi a proposte che verranno naturalmente discusse con le regioni, con i comuni, con le province e con gli *stakeholder*, in maniera tale da capire come eventualmente introdurre nuove norme o migliorare quelle esistenti al fine della realizzazione del PNRR. Se poi alcune di queste idee saranno utili anche per altre opere, questo sarà oggetto di una valutazione successiva.

Accanto a interventi di natura legislativa, occorre però porre in essere iniziative per attuare il principio della necessaria qualificazione delle stazioni appaltanti, rafforzando le stesse in termini di risorse umane e strumentali; dovremo quindi rafforzare, in termini di risorse umane e strumentali, gli organi tecnici preposti al rilascio dei pareri e delle relative strutture di supporto, se del caso costituendo anche sezioni specializzate per gli interventi del PNRR e realizzare la totale digitalizzazione delle procedure amministrative. Informo il Parlamento che un lavoro, proprio su queste tematiche, è stato avviato anche con il Ministero della transizione ecologica e della cultura, per capire come velocizzare una serie di processi di loro competenza. Il primo impegno è quindi proprio sulla semplificazione dei processi amministrativi e su questo stiamo operando per arrivare in tempi brevi a delle proposte di soluzione.

Vengo alla questione del Piano nazionale di ripresa e resilienza. La strategia che ispira le proposte del Ministero su PNRR si fonda sui seguenti pilastri: *in primis* l'A-

genda ONU 2030 per lo sviluppo sostenibile; in secondo luogo gli indirizzi strategici dell'Unione Europea, a partire dal *Green Deal*; in terzo luogo, le Linee Guida della Commissione Europea per la definizione del PNRR, che comprendono – vorrei ricordarlo – riforme strutturali e per l'attuazione del Piano. Per gli investimenti bisogna indicare obiettivi, *target*, *milestones*; vale il principio che ho già ricordato prima di non danneggiare significativamente l'ambiente, che comporta l'esclusione di strade, porti, interporti ad eccezione di quegli interventi che servono per trasformare le infrastrutture esistenti in senso digitale e di compatibilità ambientale. Quarto elemento, la pianificazione strategica nazionale. Qui il riferimento è l'allegato al DEF e il Programma Nazionale di Riforma, approvato a luglio 2020, che è in corso di aggiornamento e integrazione; quinto punto le programmazioni di settore; sesto punto, molto importante, è l'integrazione delle risorse del PNRR con le risorse nazionali a legislazione vigente, il che implica tra l'altro l'aggiornamento dei contratti di programma per RFI e ANAS 2020 e 2021, i nuovi contratti di programma 2022-2026, il Fondo di Sviluppo e Coesione 2021-2027, la programmazione europea 2021-2027.

Il Parlamento ha ricevuto la bozza di PNRR preparata dal precedente Governo e il Ministro Franco e ha fatto pervenire al Parlamento delle schede tecniche. Una precisazione da questo punto di vista: quelle schede erano antecedenti anche alla selezione che il precedente Governo ha fatto in sede di bozza di PNRR approvata e trasmessa al Parlamento un paio di mesi fa. È importante questa sottolineatura perché avrete visto in quella lista alcune opere che in realtà il precedente Governo aveva già escluso. Nella bozza di PNRR in fase di revisione le risorse da parte di questo Ministero, le risorse assegnate al MIMS – nuovo acronimo del Ministero – ammontano a circa 48 miliardi di euro, di cui 32 miliardi aggiuntivi.

In particolare, sono previste le seguenti assegnazioni e le principali progettualità. Nella Missione 2 "Rivoluzione verde e tran-

sizione ecologica", 13,2 miliardi di euro. Rientrano in questa Missione i progetti per investimenti nella filiera dell'idrogeno, il trasporto pubblico locale sostenibile, l'efficientamento degli edifici pubblici e la gestione sostenibile delle risorse idriche.

Nella Missione 3 c'è il capitolo dedicato alle infrastrutture per una mobilità sostenibile che complessivamente ammontano a 32 miliardi di euro. Rientrano qui le opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese, la messa in sicurezza e monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti, il progetto integrato Porti d'Italia e la digitalizzazione degli aeroporti e dei sistemi logistici.

Nella Missione 5 «Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore», i progetti ammontano complessivamente a 2,8 miliardi di euro e per ciò che è di nostra competenza segnalò la rigenerazione urbana e l'*housing* sociale.

Eviterei di elencare i diversi aspetti e quindi vi propongo una lettura trasversale della bozza di PNRR. Questa lettura è basata su quattro elementi.

In primo luogo il Mezzogiorno, che costituisce una priorità per l'azione del Governo. Il PNRR prevede che il 47 per cento dei fondi sia destinato a progetti a favore di questa area territoriale. Se si considerano solo le risorse aggiuntive (al netto, quindi, di quelle già finanziate a legislazione vigente), la percentuale destinata al Mezzogiorno sale al 58 per cento.

In particolare: con l'alta velocità ferroviaria si ridurranno i tempi di percorrenza per raggiungere la Capitale e il Nord dal Mezzogiorno; è previsto il completamento della tratta ad alta velocità e alta capacità Napoli-Bari e la realizzazione di un primo lotto funzionale ad Alta Velocità sulla Salerno-Reggio Calabria; ulteriori lotti funzionali saranno realizzati sulla Catania-Messina-Palermo, sulla Roma-Pescara e sulla Taranto-Battipaglia. Tali interventi andranno poi completati entro il 2030 con risorse nazionali ed europee per circa 18 miliardi.

Ad integrazione dello sviluppo dell'alta velocità, il servizio ferroviario sarà capillarmente esteso in ambito locale potenziando le ferrovie regionali, per permettere

la diversione modale dalla strada alla ferrovia.

Tutte le azioni di rinnovo del parco treni, autobus e navi del trasporto pubblico locale prevedono una ripartizione di risorse destinate al 50 per cento al Mezzogiorno e la stessa quota sarà applicata alle risorse da ripartire per la realizzazione delle nuove tranvie, filovie e altri trasporti rapidi di massa, oltre che alle ciclovie.

Infine, la portualità del Sud verrà sviluppata con particolare attenzione alla connettività terrestre dei porti via strada e via ferrovia, elemento fondamentale per il raggiungimento di un'adeguata competitività del sistema portuale italiano, e coerentemente con l'implementazione della « cura del ferro » individuata dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, in un'ottica di sostenibilità ambientale. Per il progetto Porti d'Italia, sono previsti oltre 3,3 miliardi di euro, di cui 1,5 destinati ai porti del Sud.

Accanto al Mezzogiorno, l'altro *focus* è sulle aree urbane, che rivestono una valenza prioritaria nel PNRR, anche in ragione del fatto che è soprattutto in tale ambito che si giocherà la sfida della sostenibilità, ambientale economica e sociale.

Di conseguenza, come primo punto, il trasporto pubblico locale verrà rinnovato e potenziato con la sostituzione del parco autobus e dei treni metropolitani con nuovo materiale rotabile più efficiente e a modalità di trazione innovativa (elettrico, idrogeno, ibrido).

Come secondo punto, si svilupperanno nuove linee di trasporto rapido di massa sostenibile quali le tranvie, le filovie, i *bus rapid transit* e in alcune grandi aree urbane si prolungherà l'attuale rete delle metropolitane.

Come terzo punto, gli interventi sulla mobilità pubblica saranno realizzati tenendo conto della programmazione strategica per la mobilità sostenibile di area urbana, in quanto i finanziamenti verranno erogati principalmente alle aree già dotate di Piano urbano di mobilità sostenibile; di conseguenza verranno anche finanziate le ciclovie urbane previste dai Biciplan. A questo proposito comunico che è alla firma

il decreto che stanziava – come previsto dalla normativa – risorse per la realizzazione di connessioni sicure e di interventi per connettere le stazioni ferroviarie e le università. Vengono finanziati progetti per diverse città al Nord, al Centro, al Sud e l'idea è di proseguire questi interventi anche successivamente.

Come quarto punto, sono previsti consistenti investimenti tecnologici per i principali nodi urbani, che consentiranno un aumento della capacità del servizio a parità di infrastruttura, per l'ammodernamento delle stazioni e del loro inserimento nel contesto urbano. Il che vuol dire che non si consuma suolo aggiuntivo, ma si ottimizza il funzionamento delle attuali infrastrutture e questo vale anche per gli aeroporti.

Come quinto punto, le città vedranno finanziati i Programmi innovativi per la qualità dell'abitare, che saranno giudicati meritevoli al termine della valutazione delle proposte presentate. Sono stati pubblicati due bandi con scadenza al 15 marzo e al 15 aprile. In altri termini si intende, quindi, riqualificare, riorganizzare e incrementare il patrimonio destinato all'edilizia sociale; rifunzionalizzare aree, spazi e proprietà pubbliche e private anche attraverso la rigenerazione del tessuto urbano e socio-economico; si intende poi migliorare l'accessibilità e la sicurezza delle aree urbane e la fornitura di servizi e infrastrutture urbano-locali; rigenerare aree e spazi già costruiti, aumentando la qualità ambientale e migliorando la resilienza climatica, anche attraverso interventi con impatti sulla densificazione urbana. Si procederà infine a promuovere l'edilizia sociale agevolata attraverso il Fondo dei fondi ed è previsto un investimento di 2 miliardi di euro per l'efficientamento energetico e l'adeguamento sismico dell'edilizia residenziale pubblica.

Il terzo elemento è la sostenibilità e la resilienza delle infrastrutture e dei sistemi a rete, che sono centrali nella strategia del PNRR. Questo comporta un investimento senza precedenti per i seguenti interventi: modalità di trazione innovative nel trasporto passeggeri, basate sulla sperimentazione dell'uso di idrogeno per i treni e il

rinnovo del parco autobus per il trasporto pubblico locale con sostituzione dei mezzi diesel con autobus a trazione alternativa, principalmente elettrici; ciclovie turistiche della rete nazionale e sviluppo delle ciclovie urbane; efficientamento energetico dell'edilizia residenziale pubblica, nonché delle cittadelle giudiziarie; gestione sostenibile delle risorse idriche, implementando il Piano Nazionale Invasi ed efficientando la rete di distribuzione idrica, anche in ottica di riduzione delle perdite; rinnovamento del parco rotabile, con l'acquisto di nuovi treni – ne ho già parlato – nonché della flotta navale e delle infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci per favorire lo *shift* modale e l'elettrificazione di nodi e raccordi; realizzazione del piano nazionale *cold ironing* per l'elettrificazione delle banchine e dei porti nonché il piano *Green ports* per l'efficientamento energetico e la gestione dei rifiuti nei porti; infine, digitalizzazione delle infrastrutture, attraverso il monitoraggio tecnologico di ponti e viadotti stradali della rete nazionale, la digitalizzazione del sistema di controllo dello spazio aereo a cura dell'ENAV, la logistica sostenibile attraverso la creazione di piattaforme di dialogo e di intelligenza artificiale, il progetto *Digital Green* applicato al corridoio del Brennero per la riduzione delle emissioni di CO₂, grazie alla produzione di idrogeno da energie rinnovabili e il Sistema ERTMS, per la gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario e relativo segnalamento a bordo.

Visto, presidente, che ho già utilizzato molto tempo, cito soltanto, per titoli – poi farò avere naturalmente il documento completo alle Commissioni – altri aspetti della mia relazione che riguardano l'aggiornamento dei contratti di programma Anas e Rfi 2021 – l'investimento è anche oggetto di altri interventi, come quello per cui ringrazio il Parlamento di aver espresso parere favorevole la settimana scorsa, relativo alla nomina dei commissari –, le procedure di gara per l'affidamento di concessioni autostradali, lo sviluppo delle ferrovie, secondo le linee di cui abbiamo parlato (PNRR e molti altri investimenti), la mobilità urbana, il trasporto pubblico lo-

cale, i porti, le infrastrutture idriche, il trasporto aereo, la rigenerazione urbana e le politiche abitative.

Il passaggio, e con questo concludo, che vorrei che fosse chiaro è che andremo verso una integrazione forte degli investimenti sui diversi settori a valere su risorse nazionali ed europee, in modo tale non solo da migliorare il servizio alle imprese e ai cittadini, ma anche per creare quelle sinergie necessarie per realizzare un sistema infrastrutturale migliore.

Sono sicuro che questi discorsi sono stati ascoltati anche nel passato dal Parlamento. Quello che posso semplicemente segnalare è che il Ministero è totalmente dedicato a questi aspetti e aggiungo due considerazioni finali. La prima ha a che fare con l'organizzazione interna per velocizzare la produzione normativa secondaria di atti di attuazione della normativa primaria, su cui ho fatto impiantare un sistema di monitoraggio settimanale, per avanzare il più rapidamente possibile anche in collaborazione con gli altri Ministeri con cui, di volta in volta, c'è il concerto.

L'ultimo aspetto riguarda l'investimento organizzativo. Ho già accennato alla creazione della nuova organizzazione del Ministero, che è un'opportunità per pensare al futuro e anche migliorare la capacità di questo Ministero di gestire il presente. Su questo stiamo immaginando un'iniziativa, anche in linea con l'orientamento del Governo, per potenziare le risorse umane di questo Ministero, perché c'è un problema significativo non solo di carattere quantitativo, anche per i servizi sul territorio, ma anche di carattere qualitativo, vista la straordinaria innovazione nelle tecniche costruttive, nei materiali utilizzati e nelle tecnologie.

Quindi il PNRR sarà un'occasione che il Governo coglierà per un rafforzamento ed un rinnovamento anche del capitale umano del Ministero e di altre strutture, perché lo sforzo a cui siamo chiamati è veramente eccezionale. Lo sforzo che già questo Ministero sta facendo va esattamente in questa direzione.

Ringrazio per l'attenzione e, come dicevo, trasmetterò il documento alle segreterie delle Commissioni.

PRESIDENTE. Grazie Ministro per la relazione. Grazie anche per averci anticipato che ci inoltrerà il materiale, così noi potremo distribuirlo ai deputati. Si è iscritto a parlare l'onorevole Baldelli.

SIMONE BALDELLI. La ringrazio presidente Paita e ringrazio anche il Ministro per la completezza e per la complessità del suo intervento, che unisce sia le indicazioni programmatiche del dicastero, sia le linee guida e gli aggiornamenti del PNRR.

Alcune questioni e alcuni rallegramenti. Bene la semplificazione, bene la verifica sulle norme recentemente introdotte e sui loro effetti, molto bene la questione dell'alta velocità. Non ho sentito parlare, ma magari era ricompreso già negli altri temi, del collegamento — non ricordo bene come lo abbiamo definito qui in Commissione — tra continente e Sicilia, l'attraversamento stabile dello Stretto. Noi nel mondo reale lo chiamavamo il ponte sullo Stretto — senza offesa per nessuno, s'intende. Anche da questo punto di vista, probabilmente una parola di chiarezza credo sarebbe utile, anche per capire come ci si vuole comportare a fronte delle sfide che abbiamo di natura logistica e infrastrutturale — non ultime quella delle merci dall'Africa, il controllo strategico dei nostri porti, la questione di dover attrezzare questo Paese di qui a breve (si spera) ad una importazione massiva del turismo ed esportazione massiva dei nostri prodotti, ma anche la possibilità per questo Paese di essere tutto collegato e bene.

Da questo punto di vista io credo che esistano delle zone grigie, o addirittura nere, di collegamento con il resto d'Italia. Penso alle zone colpite dal terremoto, penso ad una regione ad alta vocazione turistica e produttiva allo stesso tempo come le Marche, di fatto isolata dal Nord, dalla capitale e dal Sud, su cui sarebbe necessario un investimento molto importante in termini infrastrutturali, ferroviari e, da un punto di vista strategico, anche aeropor-

tuali, per connettere questa parte d'Italia e non fare in modo che ci sia una cesura di collegamenti tra Nord e Sud e tra Est e Ovest del Paese.

E poi tutta una quantità di altre questioni che non rilevano ai fini del PNRR in maniera diretta ma che, essendo comunque di competenza del Ministero, andrebbero prese in considerazione. Il fatto, ad esempio, che noi nel 2021, ad oggi, e questa è la gestione dell'esistente, come risposta al problema dell'inquinamento realizziamo — spesso anche a macchia di leopardo e con meccanismi differenti e declinazioni differenti persino all'interno delle stesse aree geografiche nazionali — i blocchi del traffico la domenica. Pensiamo davvero di poter continuare con un piano che investe miliardi sulla sostenibilità ambientale dei nostri trasporti e continuare nel frattempo ad avere il problema dei blocchi domenicali del traffico? Se il ministero autorizza automobili di privati cittadini ad essere sul mercato, in commercio, acquistabili, sia nuove che usate, noi possiamo permetterci di impedirne la circolazione?

Ancora la questione del nuovo codice della strada — la conosce bene la presidente Paita — che questa Commissione aveva cominciato ad affrontare e che invece è stata inserita all'interno di un decreto semplificazioni.

Ovviamente non mi aspetto che il Ministro mi risponda su tutti questi temi, ma che ne prenda buona nota e almeno sui principali ci dica, in questa o in altre sedute, cosa pensa.

Si tratta di norme che sono state introdotte attraverso un emendamento ma che di fatto hanno costituito una mini riforma del codice della strada e che peraltro è stata indicata dalla stessa Presidenza della Repubblica come estranea a quel provvedimento. Io credo che da questo punto di vista sarebbe opportuno approfittare di questo momento per ripartire da zero.

Poi c'è il tema della tutela del cittadino automobilista di fronte a tutta una quantità di situazioni vessatorie. Io credo che da questo punto di vista ci sia molto da fare.

Il piano è estremamente complesso e certamente c'è una valutazione da svolgere

in relazione alla riorganizzazione del Ministero, alla velocizzazione delle pratiche burocratiche e amministrative, che – se è vero che va fatta – va fatta con prudenza e con giudizio, ma certamente va fatta.

Cerchiamo di capire in quale modo poter procedere per migliorare la nostra situazione infrastrutturale, anche attraverso un monitoraggio vero e costante – citava il Ministro l'utilizzo delle nuove tecnologie – su tutta la rete autostradale di viadotti e ponti, perché alcune situazioni hanno inciso molto negativamente. Per esempio, abbiamo avuto il tunnel del Gran Sasso non più di un anno fa bloccato per non so qualche tempo, con una strada a scorrimento unico rispetto alle due corsie che ci sono.

Abbiamo quindi la necessità di fare un monitoraggio vero, serio, anche attraverso le migliori tecnologie che abbiamo a disposizione, e un potenziamento, ove necessario, per impedire un cortocircuito infrastrutturale che io credo non possiamo più permetterci. Alla luce anche della necessità di mettere in campo tutti gli interventi, molti dei quali il Ministro ha citato espressamente essere per il Sud, io credo che nella complessità, una delle cose a cui dovremo fare attenzione è evitare l'aggravio di costi per gli utenti e per i cittadini, per gli utenti delle strade, delle autostrade, insieme ad una revisione e ad una manutenzione importante, nelle nostre periferie, in particolare nel Centro e Sud Italia, dove la situazione delle strade comporta un rischio di sicurezza. Anche qui una vigilanza effettiva per esempio sui proventi delle sanzioni, affinché vadano in questo senso, sarebbe veramente lodevole. Grazie.

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
DELLA VIII COMMISSIONE ALESSIA
ROTTA

EDOARDO RIXI. Signor Ministro, intanto le devo dire che noi apprezziamo la relazione sul PNRR, soprattutto per la parte relativa ai porti *green*, all'individuazione di tecniche innovative, sia per la gestione del territorio che sulle infrastrutture. È un

passo in avanti sicuramente importante, anche perché sappiamo quanto è fondamentale, non solo per il nostro Paese, ma per il continente europeo, e direi per il sistema mondo, il trasporto marittimo e la compatibilità, in un'area geografica come la nostra, tra i grandi porti commerciali e la presenza degli abitati.

I nostri sono di fatto porti-città e le navi in sosta all'interno dei sistemi portuali italiani creano problemi di inquinamento, soprattutto nelle aree costiere, che spesso sono anche aree turistiche oltre che densamente abitate. Questo è un giusto indirizzo su cui andare a veicolare risorse.

Chiedo però di intervenire su alcune norme, che sono soprattutto le normative di carattere paesaggistico e legate ai beni culturali e alle Sovrintendenze, che spesso creano grandissimi problemi sulle ambientalizzazioni dei porti e sulle rigenerazioni urbane. Soprattutto sull'utilizzo del fotovoltaico, ma anche dell'eolico, e questo ancora di più nelle aree portuali che spesso si trovano a contatto con i centri storici urbani.

Su questo credo quindi che, se si vuole arrivare alle condizioni di poter effettivamente riprogettare dei porti *green* nel nostro Paese, bisogna evidentemente andare a modificare o meglio a chiarire alcune norme, altrimenti di fatto la Soprintendenza impedisce qualsiasi tipo di attività, sia sulla copertura dei bacini legati alle riparazioni navali, sia sul posizionamento di pannelli fotovoltaici in superfici industriali, ma che magari sono all'interno di aree paesaggistiche in tessuti urbani. Questo è un problema che il nostro Paese ha, a differenza di altri Paesi europei.

Bisogna avere più flessibilità, a mio avviso, nelle norme ed indicare quelle che sono le priorità che si vogliono dare al Paese. Se è più importante applicare le norme in maniera flessibile, quindi impedire qualsiasi tipo di nuova tecnologica, oppure contemperare le esigenze paesaggistiche anche con le esigenze di innovazione energetica e in particolare di riduzione dell'inquinamento.

L'altro elemento che volevo sottolineare è quello legato alle infrastrutture. Io ap-

prezzo moltissimo il fatto che oramai tutti ricordiamo la tragedia del ponte Morandi e ricordiamo anche il fatto di essere riusciti a recuperare più di tre anni solo tra progettazioni e autorizzazioni nel procedimento sul ponte Morandi per la realizzazione del viadotto. È evidente però che il sistema legislativo italiano è ancora un sistema molto farraginoso, che prevede tempi lunghi. Lo dice oggi in una intervista Alessandro Garrone, per quanto riguarda il fotovoltaico e l'eolico: i procedimenti per le autorizzazioni si attestano per l'eolico a quattro anni e mezzo e per il fotovoltaico a quasi due anni. Sulle strutture viarie e autostradali siamo intorno ai tre anni e sette mesi, quindi quasi quattro anni, solo per le progettazioni e le autorizzazioni.

C'è quindi veramente l'urgenza di andare a semplificare i codici, in particolare utilizzare direttamente le direttive europee senza l'aggravio del codice degli appalti italiano. Altrimenti gli obiettivi non si riusciranno assolutamente a perseguire, perché i tempi di realizzazione delle opere andranno oltre per qualsiasi progetto che voglia essere concluso prima del 2027 o del 2028.

Su questo credo che, più che elementi di concertazione, bisogna capire se la maggioranza è disposta ad utilizzare gli altri strumenti che utilizzano gli altri Paesi europei oppure se bisogna continuare a fare dei tavoli di condivisione dove comunque si arriva ad una mediazione che non può essere la scelta più ottimale, ossia quella di utilizzare gli strumenti che gli altri Paesi europei utilizzano e con i quali riescono a fare il *revamping* delle loro opere in tempi più ragionevoli rispetto al sistema Italia.

Su questo quindi credo che ci debba essere un intendimento a livello di maggioranza di Governo, per capire se noi pensiamo che sia più utile tergiversare sul rifacimento e la costruzione di opere moderne oppure ridurre il rischio dell'inquinamento. Questa è una scelta non ideologica ma molto pragmatica.

Sui grandi corridoi europei — sui quali continuo a battere, perché è evidente che il sistema logistico vada integrato tra i porti, le autostrade e le ferrovie — noi abbiamo

due problemi molto gravi che sono il ritardo strutturale sui valichi alpini (vorrei ricordare il commissario sul Colle di Tenda, ma ad oggi la viabilità sul Colle di Tenda non esiste ancora e i valichi alpini rappresentano un imbuto per il nostro sistema trasportistico e ferroviario) e il problema dei colli di bottiglia sulle reti TEN-T.

Su questo c'è la necessità di fare un piano straordinario e quindi di individuare delle priorità come sistema Paese.

Visto che il mio tempo è scaduto, mi taccio, però, ripeto, credo che ci debba essere una forte accelerazione soprattutto sugli strumenti che possano consentire sia a Ferrovie che ad Anas di intervenire. Poi c'è il tema della risoluzione del problema autostradale perché ci sono sedici miliardi di opere ferme per tutti i concessionari autostradali per mancanze del vecchio ministro sull'approvazione dei PEF e sulla conclusione del problema con Aspi, che si è aperto con il ponte Morandi e che non si è mai concluso. Per questo oggi noi in Liguria viviamo una situazione che è molto peggiore rispetto alla situazione immediatamente successiva al post tragedia, dal punto di vista viabilistico. Questo è un sistema che il nord-ovest del Paese non può più accettare.

TULLIO PATASSINI. Ringrazio il Ministro per il corposo e complicato intervento, in particolare perché all'inizio dell'attività ha subito portato l'attenzione sull'esigenza di dover intervenire in maniera integrata su una adeguata riforma infrastrutturale del nostro Paese, compatibilmente con gli obiettivi della transizione energetica, quindi in termini di riduzione di gas serra e di decarbonizzazione, a partire da due aspetti fondamentali: l'attenzione a ridurre il consumo di suolo, che diventa strategico per il nostro Paese e, in particolare, l'efficientamento energetico degli edifici, che è l'altro aspetto fondamentale che si collega al consumo di suolo.

La prima questione che vorrei sottoporre all'attenzione del Ministro è quella delle politiche di rigenerazione urbana, in quanto si riducono il consumo di suolo, si recuperano le nostre periferie, in particolare nelle città più grandi, con una migliore

qualità della vita e una migliore situazione ambientale complessiva. Su questo volevamo chiedere se il Ministro ha intenzione di approfondire, anche con bandi o con linee di incentivazione proprio l'aspetto sia dell'efficientamento energetico degli edifici sia dei piani integrati di recupero di interesse aree urbane e industriale.

Abbiamo apprezzato questa attenzione alla semplificazione amministrativa della tempistica, perché i tempi di oggi — lo diceva anche il collega Rixi pochi minuti fa — non sono più adeguati ad un'opera pubblica che viene realizzata in dieci anni. Abbiamo bisogno di tempi veloci, con adeguato supporto normativo che semplifichi, nel rispetto delle regole, ma che in particolare semplifichi.

Vorremmo quindi chiedere al Ministro se vi è volontà da parte del Ministero di proseguire, almeno in alcune opere strategiche, in alcuni aspetti fondamentali, su un modello di semplificazione anche operativa a livello di appalti, proprio sulla scorta del « modello Genova », come lo abbiamo più volte definito; alcuni non lo vogliono dire, ma è stato un modello che ha funzionato ed è stato efficiente perché abbiamo restituito alla città un ponte in maniera velocissima.

Vorrei un'attenzione, che non ho sentito, sulle aree interne. Abbiamo una parte di Italia, molto importante, quella che è interessata dalla dorsale appenninica, che necessita di corridoi orizzontali di comunicazione. Faccio un solo esempio per tutti: Civitavecchia-Ancona. Non esiste una strada che colleghi il Tirreno con l'Adriatico in maniera efficiente e veloce. Abbiamo alcuni tratti di superstrada, ma non abbiamo sistema veramente capace di connettere i due mari del nostro Paese.

Come, del resto, la necessità di dover ricorrere a sistemi modelli intermodali integrati, porto-aeroporto-interporto. Faccio l'esempio del sistema marchigiano, della necessità di creare un *unicum* tra queste tre realtà, perché l'intermodalità è quella delle merci, del trasporto urbano, delle persone e di una migliore situazione ambientale e sociale.

Attenzione quindi ai corridoi orizzontali, comprendendo così lo sviluppo infrastrutturale delle aree interne e di un sistema intermodale, come ad esempio il sistema integrato marchigiano di porto, aeroporto e interporto.

Vorremmo sentir parlare di analisi costi/benefici solo in maniera positiva, perché soprattutto in un'opera pubblica i costi sono certi e i benefici arrivano nel lungo periodo. Non vorremmo quindi essere ancora coinvolti in analisi interminabili, quando l'evidenza dei fatti porta alla necessità di dover intervenire in maniera importante sul sistema infrastrutturale nazionale. Grazie.

TOMMASO FOTI. Innanzitutto gli auguri di buon lavoro al signor Ministro da parte dell'unico gruppo di opposizione presente in questo momento alla Camera, cioè Fratelli d'Italia, e per dirvi subito che noi saremmo lieti se ripartissero i lavori pubblici, perché ripartendo i lavori pubblici siamo convinti che ripartirà l'Italia.

Pur tuttavia, ci corre l'obbligo di dire che rischiamo di essere ripetitivi in questa audizione, rispetto ad audizioni precedenti — per chi come me è stato qualche anno in Parlamento — svoltesi negli ultimi vent'anni. Dalla legge obiettivo in poi, si è continuato a ripetere che bisognava disinnescare questa struttura burocratica asfissiante che impedisce alle opere pubbliche di poter decollare in tempi consoni, ma, oltre a denunciare il fatto, non si è mai arrivati alla soluzione del problema.

Anche per gli altri temi non si è arrivati alla soluzione del problema. Prima il collega Rixi ne ha fatto cenno, ma la vicenda Aspi è ancora tutta lì. Dopo gli annunci ferragostani a morti ancora caldi, a Genova, della revoca della concessione, sono passati ormai due anni e mezzo, qualche giorno in più, e comunque si è tra « color che sono sospesi ». Si era prospettata una soluzione qualche mese fa, Atlantia e Cassa depositi e prestiti, con due fondi stranieri che l'appoggiano che continuano a dialogare, ma nel frattempo una soluzione non è stata ancora definita, e ciò va anche a detrimento di quei piani economici e finanziari che una concessionaria — che ha

tra parentesi la metà delle autostrade italiane in concessione — dovrebbe invece definire e per la quale il Ministero dovrebbe esprimere giusta attenzione.

Io non mi soffermerò quindi ottimisticamente sulle soluzioni che non sono state neanche oggi prospettate, rinviandole a futuri provvedimenti legislativi, rispetto alla semplificazione delle procedure. Vorrei però — e qui presidente mi rivolgo anche a lei — sperare che se un provvedimento venisse approvato sulla materia delle opere pubbliche così come noi tutti riteniamo si debba fare, non si mischi ad altri provvedimenti che portano poi a spogliare la Commissione di merito delle proprie competenze. Questo è avvenuto nel caso del decreto-legge « semplificazioni », in cui alla fine noi abbiamo fatto, come Commissione, i passacarte più che i protagonisti di un procedimento di semplificazione in materia di lavori pubblici, che se fosse stato circoscritto ai medesimi, avrebbe potuto spaziare molto di più, con risultati molto più soddisfacenti.

Aggiungo anche un'altra considerazione: nelle sue parole, signor Ministro, non ho sentito pronunciare una volta i termini *project financing and general contractor*. Erano le parole d'ordine delle precedenti gestioni dei lavori pubblici e io penso che noi non possiamo archivarle nel nome del PNRR. Lo dico per un semplice motivo: finiti i prestiti, le opere pubbliche dovranno pur andare avanti e senza *project financing and general contractor* dubito che uno Stato indebitato come il nostro possa procedere esclusivamente con risorse proprie.

Allora, anche sotto questo profilo, io penso che si debba fare una riflessione al riguardo, così come una riflessione va fatta anche rispetto alla carenza di progetti appaltabili che abbiamo oggi nel nostro Paese, a tal punto che mi pare molto ottimistico ritenere che i fondi del PNRR troveranno adeguata e corretta collocazione se non ci si dà una mossa sotto il profilo della progettazione, anche andando a reperire una serie di progetti già pronti sui vari territori, che non sono mai decollati, anche in relazione al Patto di stabilità, che potrebbero già essere appaltabili. È così che si fa ripartire il sistema Italia.

Queste considerazioni, che sono le considerazioni del gruppo di Fratelli d'Italia, nascono dall'esperienza che rivendichiamo sul punto.

Aggiungo un altro paio di riflessioni finali. La prima, si è parlato dell'aggiornamento del contratto di programma con ANAS e RFI per il 2021; ma, signor Ministro, iniziamo a sbloccare quel contratto di programma che è già definito e che non riesce a ripartire per le incrostazioni burocratiche che lo bloccano! Si tratta di miliardi, circa dieci, di lavori pubblici che potrebbero partire immediatamente e consentire di accompagnare alle risorse dell'Unione europea quelle nazionali.

L'ultima considerazione, e ho concluso signora presidente, è riferita al tema dei commissari. Vede signor Ministro, questa Commissione, congiuntamente alla Commissione trasporti, ha dato il suo *placet* al decreto sui commissariamenti, ma io vorrei fare una riflessione: se in Italia dobbiamo nominare un commissario per ricostruire un ponte di 180 metri, forse è meglio cambiare le norme che pensare di procedere con commissariamenti, mantenendo tutte le norme che sono di fatto inapplicabili.

GENEROSO MARAIA. Grazie Ministro, ho apprezzato molto la relazione soprattutto quando ha sottolineato quali sono le fonti di maggiore impatto sull'ambiente, appunto il trasporto, il trasporto pubblico locale e l'edilizia. Ebbene, è importante intervenire su questi aspetti e nel PNRR si fa riferimento ad un concetto molto importante soprattutto per il Sud del nostro Paese, cioè il concetto di ultimo miglio. Concetto che non viene approfondito e che credo sia necessario abbia un momento di approfondimento, in quanto ci sono molti territori nel nostro Paese che sono completamente isolati e che quindi hanno bisogno di quei collegamenti essenziali viari, autostradali e ferroviari per legarsi all'intero Paese.

A tale riguardo, si lega la questione del Sud. Lei ha accennato che il Sud avrà comunque quel 47 per cento di fondi che assicura l'intervento infrastrutturale, che arriverà fino al 58 per cento con i fondi a legislazione vigente. Qui si apre un pro-

blema perché noi sappiamo che per velocizzare l'avvio di queste opere attualmente vengono utilizzati i fondi di coesione e sviluppo. I fondi di coesione e sviluppo sono destinati per l'80 per cento solo al Sud, quindi bisogna fare attenzione che questo anticipo non si trasformi in un anticipo per tutti, da Nord a Sud, ma deve riguardare solo il Sud e deve ritornare in termini di investimenti al Sud.

Così come bisogna fare un ragionamento molto approfondito su quello che lei ha sottolineato come elemento di sviluppo, cioè i collegamenti intermodali e le piattaforme logistiche. Tutto questo manca al Sud. Mancano i collegamenti intermodali, manca il modello virtuoso dell'interporto di Padova. Abbiamo dei modelli virtuosi, dovremo semplicemente copiarli e appunto realizzarli anche al Sud.

Questo lo dico soprattutto rispetto ad un'opera che lei ha citato, la Napoli-Bari — e qui il collega Patassini potrà comprendere che questo è uno dei corridoi che collega Tirreno e Adriatico dal punto di vista ferroviario — però c'è un però: il problema è che nei pressi delle stazioni che sono programmate lungo questa tratta manca la progettazione di una piattaforma logistica. Non c'è la progettazione di alcuna piattaforma logistica nei pressi di stazioni che hanno anche un costo elevato, penso ad esempio alla stazione Irpinia che ha un costo di due miliardi. Spendere due miliardi per poi non avere uno scambio intermodale nei pressi anche di una autostrada è totalmente sbagliato.

Sono d'accordo con Patassini quando dice che c'è bisogno dei collegamenti adriatico-tirrenici, tant'è vero che ce n'è uno di questi programmato da tempo e inserito nel Piano nazionale per il Sud, che è il collegamento di due autostrade tra Adriatico e Tirreno attraverso il corridoio Contursi-Termini. È stato realizzato per lotti funzionali, ma deve essere completato.

Così come importante è il discorso sul trasporto pubblico locale, in quanto va promossa allo stesso tempo la filiera di produzione italiana. La transizione non deve danneggiare l'occupazione, deve essere sostenibile dal punto di vista occupazionale.

Per far questo noi dobbiamo conoscere qual è l'industria in questo settore. Abbiamo l'industria nazionale, ma dobbiamo sapere però che Consip si comporta in un modo diametralmente opposto, emettendo dei *tender*, delle gare per le quali la maggior parte degli autobus sono prodotti all'estero e non sono a basso impatto ambientale, anzi, sono autobus, i cosiddetti « *mild hybrid* » che sono una vera e propria truffa, perché hanno motori diesel e quindi di ecologico c'è ben poco. Parlo dell'ultima gara Consip emessa per un ammontare di mille autobus, che danneggia l'ambiente e la nostra economia ed occupazione. Quindi su Consip va aperto un discorso serio.

Va aperto un discorso serio anche sulla semplificazione amministrativa: noi siamo comunque, volevo ricordarlo a tutti i colleghi, il Paese delle mafie. Noi siamo il Paese in cui dietro all'eolico c'era un cognome molto importante, un certo Matteo Messina Denaro. Bisogna quindi stare attenti, perché l'eolico è certamente una tecnologia che va sfruttata ed implementata, anche semplificando le procedure amministrative per la sua realizzazione, ma deve andare di pari passo con la trasparenza amministrativa inaugurata con il decreto legislativo n. 33 del 2013.

Dobbiamo andare avanti anche con la riforma del codice degli appalti, mantenendo tuttavia questo pilastro: la trasparenza delle informazioni essenziali in questo Paese, dove purtroppo è viva e vegeta la mafia. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Maraia. Onorevole Mazzetti e poi l'onorevole Bruno Bossio. Onorevole Mazzetti.

ERICA MAZZETTI. Grazie, presidente. Grazie anche al Ministro, che ci ha illustrato in modo chiaro e molto razionale e programmatico le linee guida del suo Ministero. È un piacere capire che sta cambiando l'aria in questo Parlamento e in questo Governo. Auspichiamo che vengano fatte le riforme che sono necessarie ormai da troppo tempo in questo Paese. Finalmente ce lo chiede anche l'Europa: con il PNRR chiede di fare le riforme, e fra le

riforme strutturali più importanti, che erano una priorità prima ma che ora diventano fondamentali, c'è la riforma del Codice degli appalti. Il Codice degli appalti — ne abbiamo parlato nella nostra Commissione — deve essere indispensabilmente modificato. Secondo me non va cancellato da zero, non possiamo sempre utilizzare il « modello Genova » per tutte le opere, ma soltanto in casi straordinari; per cui bisogna prevedere di modificare il Codice degli appalti. « Modificare » significa secondo noi apportare dei grossi tagli a quel Codice degli appalti che ha burocratizzato molto il sistema, che ha bloccato ormai dal 2016 — ma anche da più tempo — tutte quelle opere pubbliche che dalla legge obiettivo non vengono più realizzate in Italia.

Un passaggio fondamentale per fare questo è sicuramente realizzare una modifica soprattutto per le fasi della progettazione. Quello, a monte, è uno dei problemi più forti. Secondo me bisogna passare da cinque a due livelli e avere lo stesso progettista dall'inizio alla fine dell'opera. Anche questo è sempre un problema, perché poi, come sempre succede, ci si rimpallano le colpe, le responsabilità e i problemi, dopodiché non c'è nessuno che alla fine concluda le opere.

Altra cosa importante che più volte ho chiesto anche nelle interrogazioni in Commissione è sapere quanti soldi reali ci sono in cassa per realizzare le opere già progettate e programmate, che già sono effettive, da poter iniziare domani mattina. Abbiamo bisogno adesso di opere che possano essere iniziate, perché ci sono soldi, perché ci sono progetti, perché ci sono gli appalti già assegnati. Questo è un altro punto che chiedo al Ministro e sono certa che procederà a fare questo, perché dobbiamo iniziare veramente adesso a realizzare le opere pubbliche strategiche nel nostro territorio.

Altro tema importante che già è stato rammentato, ma voglio ancora sottolinearlo, sono tutti i collegamenti interni dal Nord al Sud dell'Italia, soprattutto in orizzontale e soprattutto fra le varie aree disagiate provinciali. Ci ricordiamo bene che con la riforma Renzi le province non hanno più l'autonomia e i soldi per effettuare la

manutenzione di queste strade, però purtroppo la manutenzione va effettuata. Occorre che prima o poi anche il Governo prenda atto di questa modifica a mezzo e agire, perché tutte le strade provinciali hanno necessità immediata di manutenzione, sia per la sicurezza che anche per un migliore transito. Credo sia opportuno proprio in questo PNRR prevedere un piano nazionale programmatico per tutte le strade provinciali di collegamento che sono fondamentali.

Altra cosa fondamentale è energizzare tutte le ferrovie, perché ci sono tante zone dell'Italia in cui le ferrovie non sono ancora energizzate. Anche questo è un tema importante.

Altro tema importante è realizzare l'alta velocità non solo in verticale, che grazie a Dio per un'intuizione del nostro Presidente Berlusconi fu fatta oltre dieci anni fa e ha cambiato il modo di muoversi di tutti gli italiani. Deve essere realizzata anche in orizzontale, soprattutto dalla Toscana in giù, dove collegarsi dal Mar Adriatico al Mar Tirreno diventa spesso un calvario per un problema di logistica che riguarda le imprese, ma anche tutto il turismo che potrebbe essere da questo incentivato.

Altro tema è la rigenerazione urbana. Questo è un argomento attualmente molto sentito, anche legato a tutto il movimento che c'è dietro al Superbonus 110 per cento per la manutenzione degli immobili. Attualmente c'è il testo unificato in discussione al Senato. Io ho dato uno sguardo a questo testo, che poi ormai da anni circola un po' alla Camera, un po' al Senato, abbiamo svolto diverse audizioni. Presenta però diverse lacune, forse perché viene dalla precedente legislatura, forse perché dovrà essere ridiscusso; ma le presenta soprattutto per il settore edilizio-urbanistico, dove va a complicare ancora di più la situazione già drammatica (passatemi il termine, perché venendo dal settore lo posso confermare) di una burocrazia che crea un grosso problema, che ha creato un grosso problema, e che se non interveniamo lo creerà, soprattutto per quanto riguarda tutto quello che è il tema della valutazione di impatto ambientale, storico, architettonico,

delle sovrintendenze. Proprio qui voglio proporre al Ministro di procedere al più presto, insieme a tutto il Parlamento tramite le Commissioni, a revisionare questo testo unificato, a prevedere la conferenza di servizi per tutte le opere da realizzare e soprattutto il silenzio assenso in tempi brevi, perché altrimenti invece di incentivare il settore si va a creare un nodo ancora più restrittivo. È un tema fondamentale: credo e spero che il Ministro se ne occupi e che tutto il Parlamento con una maggioranza molto allargata possa iniziare veramente a lavorarci.

PRESIDENTE. Grazie. Onorevole Bruno Bossio.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Il PNRR, ce lo siamo detti più volte, non è un fiume di denari, ma un finanziamento per avviare un nuovo modello di sviluppo verso la transizione ecologica e digitale. Mi pare che il Ministro Giovannini, che ringrazio, abbia dato sostanzialmente questa impostazione, che ovviamente condividiamo; colmando però tre divari: di genere, generazionale e territoriale. Sul « territoriale » la questione è molto chiara: si tratta del Sud. Io voglio parlare del Sud non perché sono calabrese, ma perché sono europea; anche perché la ripartizione di 750 miliardi di euro tra gli Stati ha attribuito all'Italia 209 miliardi e non 97,5 come sarebbe stato se non ci fosse stato il Mezzogiorno. Purtroppo il Sud ha il 17 per cento di disoccupazione rispetto al 7,6 per cento del Centronord e un reddito *pro capite* di 17 mila euro rispetto ai 33 del Centronord. Secondo questi indicatori, le risorse per il Sud non dovrebbero essere né 34, né 48, né 50, ma probabilmente il 70 per cento, come d'altra parte l'FSE è l'80 per cento rispetto al 20.

Ora è chiaro che io qui non sto dicendo che bisogna rovesciare e portare al 70 per cento l'investimento del PNRR sul Mezzogiorno, ma sicuramente dobbiamo capire — perché se ne è discusso anche questa mattina con la Ministra per il Sud e la coesione territoriale — come evitare esercizi matematici e aritmetici e capire che cosa manca perché questa Italia a due velocità venga

ricomposta. Dobbiamo dirci con chiarezza che il più grande investimento per il Sud oggi è il completamento dell'alta velocità da Salerno a Reggio Calabria fino a Palermo, perché è anche una indicazione europea che gli standard da Parigi a Palermo siano sostanzialmente gli stessi. Il tema è: quanto vale questo investimento? Su questo abbiamo finanziato uno studio di fattibilità in cui ci avrebbero dovuto dire quanto vale questo investimento e quale sarà il tracciato.

Io ho sentito che il Ministro ha precisato che le schede tecniche che ci sono arrivate — che tra l'altro hanno creato più confusione che chiarezza — sono vecchie rispetto alle novità che ci sono oggi, ma ancora non sappiamo perché RFI non sia venuta a presentarlo, lo studio di fattibilità, quanto vale questo finanziamento, quanto ci sarà all'interno del *Recovery Plan* rispetto a questo finanziamento, entro quanto tempo sarà completato questo finanziamento e con quali fondi. Questo ancora non lo sappiamo.

Ho sentito che ci sarà un solo lotto funzionale; fino all'altro giorno avevo sentito che ce n'erano due. Ma non è questo il problema: il problema è capire che cos'è questo progetto, come è organizzato, come inizia e come si completa.

« Il Sud grande *hub* del Mediterraneo », si dice. Certo, bisogna investire sui porti del Mezzogiorno; ma — ce l'hanno detto anche le diverse autorità portuali — nel Sud ancora una volta il problema, prima ancora degli investimenti all'interno dei porti, sono gli investimenti per portare le merci fuori dai porti. Anche su questo, si impone il tema dell'attraversamento stabile dello Stretto; collega Baldelli, l'avevamo definito così per rispetto verso una commissione ministeriale che ci doveva dare un riscontro già, mi pare, per fine del 2020. Anche qui sì, no al ponte sullo Stretto: non è questo il problema. Vogliamo arrivare velocemente da Parigi, Milano a Salerno, Reggio Calabria, Palermo? Allora ci vuole un attraversamento stabile. Senza l'attraversamento stabile non ci sarà il Sud *hub* del Mediterraneo. I porti della Sicilia non potranno avere lo sbocco necessario anche via terra. Via terra sostenibile, perché gli in-

vestimenti ferroviari — anche questo l'ha detto il Ministro — sono quelli che l'Europa riconosce come investimenti sostenibili. Per questo non ci finanziano strade, aeroporti e altre cose; però allora che ci si finanzia questo.

Dopodiché ci sono anche altri elementi specifici che vanno aggiustati rispetto alle schede: l'elenco delle stazioni del Sud che sono diverse, le ferrovie interconnesse, le sperimentazioni sull'idrogeno; ma io credo, se mi posso permettere un consiglio, che questo Governo debba riconoscere, proprio nella logica dello sviluppo di un'Italia che sta all'interno dell'Europa, la necessità della ricucitura di questa ferita soprattutto con la grande infrastruttura della Salerno-Reggio Calabria, possibilmente fino a Palermo.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Bruno Bossio. Onorevole Nobili.

LUCIANO NOBILI (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Intanto grazie al Ministro per i chiarimenti e per tutto quello che ci ha esposto oggi; poi sicuramente con la trasmissione della sua relazione e del materiale avremo ulteriori elementi. Grazie anche perché per noi è importante l'aver sentito ripetere come un mantra le parole « semplificazione » e « velocizzazione » dei processi sia legislativi che di implementazione del PNRR, che sono per noi parole chiave. Le abbiamo sempre ripetute, e quindi grazie per averle messe al centro della sua valutazione. Mi permetto di farle anche un "in bocca al lupo" per il successivo intervento che riguarda la vicenda di Alitalia, su cui non entriamo in questa audizione perché non è il tema all'ordine del giorno; la affronteremo domani in Commissione alla Camera.

Però su Alitalia una cosa mi sento di chiedergliela, Ministro. Io ho letto una sua recente intervista in cui giustamente faceva riferimento all'integrazione e all'accordo fra Lufthansa e le Ferrovie tedesche. Da questo punto di vista, nel percorso che immagina, noi veniamo da una fusione tra Ferrovie e ANAS che si è rivelata una fusione un po' a freddo e che al momento

non sta dispiegando tutte le potenzialità e i frutti che noi immaginiamo possa dare; però un'integrazione Ferrovie-Alitalia è un tema che rimane sullo sfondo, che è molto importante per lo sviluppo del Paese, è molto importante anche per tutti i temi di transizione che sono al centro dell'attività del suo Ministero. È importante su questo sapere, nell'autonomia dei *management* delle diverse aziende, qual è la linea guida che dal Governo arriva.

Nello specifico del PNRR, io mi sono ritrovato nell'elenco di priorità che lei ha indicato: soprattutto per quello che riguarda le risorse per il Mezzogiorno, e soprattutto per quello che riguarda la concentrazione sulle aree urbane, su tutti gli interventi che riguardano le aree urbane, che sono giocoforza il luogo in cui si combatte la sfida della transizione ecologica, sono il luogo su cui investire. Vorrei qualche elemento in più se fosse possibile (ma ci sarà occasione sia nella sua replica che magari nei prossimi incontri che terremo) su alcuni degli aspetti fra le priorità che lei ci ha indicato; anche quella della digitalizzazione è fondamentale. Su tre cose le chiedo poi una specificazione in più, se è possibile.

In primo luogo, dopo la tragedia del ponte Morandi che anche altri colleghi hanno richiamato, lei ha fatto riferimento a una missione. Il PNRR è dedicato esattamente a tutto un lavoro di monitoraggio, nonché di controllo e di manutenzione per la messa in sicurezza di tutte le nostre infrastrutture. Da questo punto di vista ha qualche dettaglio in più? Quali sono i progetti? Insomma, vorrei avere qualche dettaglio in più.

Due, anche questo è un tema che è stato toccato da altri colleghi, però io lo vedo soprattutto dal punto di vista della necessità — parlo della vicenda dei porti — di un grande lavoro, anche qui, di semplificazione. Come Italia Viva sono il cofirmatario insieme alla presidente Paita di una risoluzione sulla semplificazione per quello che riguarda i dragaggi, ma più in generale è necessario anche lì un intervento in questo senso. Se fosse possibile, vorrei anche su questo la sua opinione.

Infine, anche se è tangente alle vicende del PNRR, la necessità – ne abbiamo parlato molto in queste settimane – di un nuovo intervento sulle opere, di un nuovo intervento di semplificazione, di un nuovo decreto. Come sa, Ministro, noi presentammo come Italia Viva ormai un anno e mezzo fa un piano *shock*. C'è poi questa necessità di sblocco delle infrastrutture che contribuisce in maniera rilevante al miglioramento infrastrutturale del Paese, ma anche alla crescita economica che sarà il nostro obiettivo subito dopo la fine della pandemia. Anche su questo, se potesse dirci due parole su quali sono le sue intenzioni in questo senso. Grazie ancora per la sua disponibilità.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Nobili. Onorevole Pezzopane.

STEFANIA PEZZOPANE (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Saluto il signor Ministro. Lo ringrazio per la sua illustrazione delle linee guida e degli aggiornamenti sul PNRR, e lo ringrazio perché con dettagli e con passaggi importanti ci ha resi edotti di uno sforzo di miglioramento di uno strumento che il Partito Democratico accoglie con assoluto favore. Il mio intervento si limiterà a sottolineare alcuni aspetti positivi e magari a porre qualche interrogativo in più.

Gli aspetti positivi sono molti. In realtà, oltre al PNRR e alle linee guida, il primo aspetto positivo è la scelta del nome del Ministero, che mette in stretta connessione il Ministero stesso con l'altro Ministero, quello della transizione ecologica, che ovviamente in più occasioni si intreccia, per ovvi motivi, con le scelte che con questo Ministero andremo a fare. L'approccio che il Ministro Giovannini ci ha proposto è un approccio che io condivido.

Abbiamo recentemente, nello strumento dello schema di decreto dei commissari, già trovato dei problemi, su cui è bene fare un piccolo approfondimento perché il tema è connesso sia alle linee guida del Ministero che poi al PNRR: ovvero le opere commissariate, la richiesta di ulteriori opere, ma soprattutto la scelta di queste opere dentro

un quadro generale di compatibilità ambientale e anche di grandi scelte territoriali. Io credo questo sia un tema importante che noi dobbiamo sempre ricordare e ribadire.

Nel dibattito odierno più volte si è fatto riferimento al Codice degli appalti e al tema, ancora più importante di questo, della semplificazione. Ha ragione il Ministro quando fa riferimento a tempi molto lunghi, poco europei, nella realizzazione delle opere. Noi dobbiamo essere capaci di intervenire sicuramente su ciò che impedisce una rapida messa in opera degli interventi. Però rifiuto il dibattito ideologico sul Codice degli appalti, preferendo un approccio tecnico che valuti se ci sono eventuali problematiche e se abbiamo la forza come maggioranza e l'equilibrio per superarle dentro le regole, che venivano ricordate anche da altri colleghi, della legalità. Io questo tema quindi lo metterei nel tema più generale della semplificazione, ma chiedendo a tutti noi di fare un passo indietro rispetto all'approccio ideologico per farne invece tanti avanti per rispondere alle esigenze dei territori.

Uno dei temi secondo me purtroppo molto sottovalutati – lo dico non solo da parlamentare, ma da ex amministratrice – è la riforma della pubblica amministrazione e l'efficienza delle strutture preposte alla gestione delle gare, alla gestione dei controlli, alla gestione di tutta quella parte procedimentale che è complessa, ma che spesso non trova strutture adeguate, colpite dai *turnover*, colpite dal fatto che le assunzioni sono spesso precarie, addirittura con gli interinali. Non c'è nelle pubbliche amministrazioni molto spesso un apparato capace. Chiudo l'argomento per dire: se vogliamo realizzare queste opere, dobbiamo mettere mano a questo problema, anche con il PNRR, cioè dotarci e dotare Ministero e strutture competenti a realizzare le opere di *task force* davvero operative ed efficaci, oltre che efficienti. Questo è sicuramente un tema del PNRR; se no noi faremo grandi disegni, ma quei grandi disegni non avranno poi la possibilità di essere effettivamente calati nei territori.

C'è un tema che veniva ricordato, che è quello dell'alta velocità. Io voglio ricordare quelle aree di mezzo, quelle zone grigie che sono distanti dall'alta velocità. Bene le opere citate; ce ne possono essere altre che vedremo, ma ci sono aree di mezzo — penso all'Appennino, penso all'Appennino terremotato, penso ad alcune città d'arte — che distano con i mezzi pubblici due ore dall'alta velocità, e quindi sono di fatto private di un diritto che dovrebbe appartenere a tutti i cittadini. Quando il Ministro faceva riferimento alle linee ferroviarie anche interne e regionali, credo si debba dare un occhio particolare al Sud e alle aree interne del Paese, nonché ad alcune aree urbane che rientrano in questa logica.

Avremo altre occasioni. Ringrazio il Ministro e tutta la Commissione.

PRESIDENTE. Grazie. Onorevole Barbuto.

ELISABETTA MARIA BARBUTO. Grazie, presidente. Buonasera, signor Ministro, e grazie per la sua relazione. Io ho seguito con molta attenzione quello che lei ci ha detto e ho avuto modo di apprezzare come lei abbia più volte ripetuto la parola « ambiente », ma soprattutto le parole « sviluppo economico e sociale ». Siccome ha già rilevato la collega Bruno Bossio che l'attribuzione delle somme che sono state riferite all'Italia è stata anche determinata soprattutto dalle condizioni particolari reddituali *pro capite* del Sud, sarebbe un controsenso se effettivamente queste risorse non venissero utilizzate in maniera corretta, e quindi dando la giusta proporzione a quelle che sono le esigenze del Sud.

Lei ha parlato del 47 per cento, e quindi addirittura del 58 per cento con i fondi a legislazione corrente. Io però devo dirle che noi abbiamo in questa Commissione, anche all'unanimità, votato una risoluzione sul Mezzogiorno non più tardi di qualche mese fa, e in effetti noi ci rispettiamo per quelli che sono gli obiettivi. La preoccupazione è tuttavia, signor Ministro, che questa percentuale che viene attribuita oggi e quella comunque minima, che è del 34 per cento, non vengano successivamente nella redi-

stribuzione rispettate per quanto riguarda l'effettiva assegnazione territoriale. Noi chiediamo in maniera specifica che ciò venga seguito con una certa attenzione affinché non si verifichi questo, che sarebbe un enorme disastro per il Sud, dove effettivamente abbiamo avuto modo di verificare in queste schede che ci sono state trasmesse una certa genericità che non ci consente, peraltro, di verificare l'effettiva declinazione in termini concreti di quelli che sono gli obiettivi encomiabili che sono posti alla base del PNRR.

Mi spiego. Per esempio, leggendo nella parte che riguarda gli investimenti nella zona del Sud e in particolare in Calabria, io trovo nella zona Salerno-Reggio Calabria indicato un non meglio identificato tratto di 50 km che ignoro dove si trovi. Oggi mi viene detto che le schede sono vecchie, che non sono più le schede che dovrebbero essere; però tutti vorremmo, al fine di esprimere un parere che sia un parere che ha un senso compiuto e una consapevolezza di quello che si fa, una scheda che mi consenta di individuare con precisione l'ubicazione dell'intervento. Oltretutto nelle stesse schede, proprio là dove si parla di riforme del Codice degli appalti e altro, si parla proprio della necessità, nei futuri studi di fattibilità tecnico-economica, di individuare con precisione l'ubicazione degli interventi. Questa credo sia una cosa fondamentale.

Poi ha parlato di rispetto dell'ambiente e della motivazione per la quale le strade non sono comprese nel PNRR. Io però come calabrese, devo dire, non posso fare a meno di parlare di quella che oramai è diventata una leggenda. È la leggenda della statale 106, che in effetti è una strada che si chiama E90, perché l'E90 è una strada europea che parte dalla Spagna e arriva nelle zone dei Balcani. Solamente in Calabria e nella zona jonica dalla quale io provengo, la statale E90 diventa la statale 106: una strada che mentre nelle altre regioni è a doppia carreggiata e a doppia corsia per ogni senso di marcia, in Calabria diventa a una sola corsia, stretta, angusta, che attraversa ancora oggi i paesi, quindi assolutamente insicura. Noi chiediamo con

forza che queste somme, che eventualmente si libereranno con l'attribuzione nel PNRR di altre risorse europee, vengano destinate alla realizzazione della nuova statale 106.

Sento parlare di attraversamento dello Stretto: signori miei, noi abbiamo nella zona jonica una situazione che è drammatica. Quando parliamo di sviluppo economico-sociale, non possiamo assolutamente dimenticarci della zona jonica; così come non ci possiamo dimenticare della ferrovia. Sempre nelle stesse schede io sento parlare di riqualificazione, quando in realtà si era parlato di elettrificazione. Noi non abbiamo neanche l'elettrificazione, signor Ministro! Abbiamo una ferrovia Jonica che parte da Sibari e arriva a Reggio Calabria attualmente ancora con i locomotori diesel. Di che parliamo? Parliamo di ambiente? Non possiamo parlare di rispetto per l'ambiente. Ecco perché vorrei sottolineare con forza questi elementi.

Avrei avuto ancora, ma non so se ho il tempo, un'unica considerazione brevissima e una domanda che riguardava i porti. Ferma restando la condivisione in merito alla destinazione dei porti a seconda della loro ubicazione, mi chiedevo quale fosse e quale sia la posizione del Ministero in merito alla procedura di infrazione che è stata contestata per quanto riguarda il mancato riconoscimento del pagamento dell'Ires, quindi della tassazione per le autorità di sistema portuale, quali sono gli intendimenti che il Ministero pensa di assumere. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Onorevole Silvestroni.

MARCO SILVESTRONI. Grazie, presidente. Ministro, sicuramente non si può dire nulla di male. Bene la semplificazione, bene la sburocratizzazione, bene i progetti sui porti *green*; tutto bene quello che lei ha elencato. Un po' meno bene il fatto che questo elenco, se ce lo avesse dato prima, magari qualcuno che ce lo leggesse l'avremmo sicuramente trovato. Dico questo perché ha fatto un elenco di linee guida, ma è un elenco di linee guida di quello che

si potrebbe e dovrebbe fare; perché altrimenti sarebbe troppo bello che in un anno e mezzo questo neo-Ministero, con questo cambio di passo, potesse riuscire a fare tutto. Siccome io mi auguro che non sia un libro dei sogni, perché è impossibile che tutto quello che lei ha elencato venga effettivamente realizzato, noi ci aspettiamo che lei porti un quadro programmatico la prossima volta, e quindi le linee guida che il Ministero intende portare avanti.

Di lì la Commissione potrà iniziare a lavorare eventualmente per modificare, emendare o dire quali sono le cose principali su quello che ci si aspetta che il Governo faccia. Altrimenti lei mi sembrava, nel suo intervento, Conte: un po' si capiva poco perché uno si addormentava e un po' troppa roba, troppa carne al fuoco. Io la invito magari a tornare, invito anche il presidente a farla ritornare, con un compito fatto dove lei ci dia un quadro programmatico e quindi le linee guida che il Ministero, con il cambio di passo che l'Italia si aspetta, ci potrà dare. Lì potremo magari intervenire. Io non mi sento di poter dire altro, perché è chiaro che è tutto bello quello che lei ci ha raccontato. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Silvestroni. Nessuno qui si è addormentato ad ascoltare il Ministro. Ritengo che lo abbiamo chiamato sul PNRR, e lo dico per rispetto istituzionale, e lui si è reso disponibile da subito. Credo si tratti di cose molto importanti, non spetta a noi individualmente giudicare, ma sono gli elementi che gli abbiamo chiesto e che ci ha reso; quindi io richiamo tutti al rispetto, naturalmente nella pluralità delle nostre opinioni molto spesso contrapposte. Ma questo è un luogo istituzionale dove dobbiamo anche mostrare rispetto, come chiediamo a tutti i cittadini.

Tutti i gruppi hanno concluso il loro tempo rispetto ai due interventi concordati, però ci sono altri interventi a cui vorrei dare spazio. Chiedo un'ulteriore disponibilità al Ministro. Sappiamo che alle 16,30, Ministro, ci deve lasciare. Chiedo a tutti, con rispetto nel far intervenire anche i propri colleghi, un minuto e mezzo a in-

tervento. Io ho iscritti Braga, Maccanti, Gariglio, Caon, Ficara, De Lorenzis. Prego, onorevole Braga.

CHIARA BRAGA. Grazie, presidente. Molto brevemente, molte cose le ha già dette nel suo intervento l'onorevole Pezzopane. Io vorrei solo rivolgere una domanda al Ministro in relazione a una parte del suo intervento, dove ha ricordato molto opportunamente la necessità di portare a compimento l'iter di approvazione di una normativa nel nostro Paese sul consumo di suolo. Sappiamo che questo tema si lega strettamente a quello della rigenerazione urbana, su cui in particolare, mi pare al Senato, c'è già in uno stato abbastanza avanzato una proposta di legge. La mia domanda è se anche su questo, come immagino, ci sia il sostegno e la volontà del Ministero di accompagnare questo lavoro.

La seconda considerazione riguarda il tema della semplificazione dei processi amministrativi. Mi convince molto il suo approccio, Ministro, basato su un'analisi anche dell'efficacia delle misure di semplificazione introdotte con i provvedimenti precedenti, e anche l'intento, se ho compreso bene, di prevedere delle semplificazioni da applicare alle opere del PNRR e successivamente, in un secondo momento, di valutare l'esigenza di modifiche più strutturali agli interventi ordinari, quindi a regime. Su questo punto le chiedo semplicemente se intende dar corso e sostenere, anche forse estendendoli ad altre opere previste dal PNRR, gli accordi che sono stati sottoscritti dalla Ministra De Micheli con le associazioni sindacali di settore sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, che prevedono per tutte le opere commissariate e gli investimenti della Missione 3 del Piano il rispetto di accordi che garantiscano la sicurezza e la qualità dell'occupazione nel settore edile. Lo dico perché questo, insieme alla digitalizzazione e alla qualificazione delle stazioni appaltanti, è sicuramente per noi uno dei punti fondamentali per ogni intervento di revisione e semplificazione del quadro normativo. Grazie.

PRESIDENTE. Onorevole Maccanti.

ELENA MACCANTI. Grazie, presidente. Buongiorno, signor Ministro. Ancora auguri di buon lavoro da parte del gruppo della Lega. Noi abbiamo apprezzato la sua relazione. Sono intervenuti l'onorevole Rixi, è intervenuto l'onorevole Patassini. Abbiamo anche apprezzato il cambio di metodo e di approccio nel metodo e nel merito che lei, per esempio, ha adottato nel corso della prima audizione, nel corso del primo provvedimento che ci siamo trovati ad affrontare insieme, cioè il DPCM sulle opere infrastrutturali. È un cambio di metodo, ha ascoltato le Commissioni parlamentari: io la invito davvero a voler collaborare soprattutto con la Commissione trasporti, noi molto spesso abbiamo ottenuto risultati importanti lavorando trasversalmente; ma anche un cambio nel merito.

Abbiamo apprezzato il fatto che si sia impegnato ad adottare un nuovo DPCM molto presto. Mancano molte opere, una fra tutte la TAV. Siamo e saremo al suo fianco se vorrà aggredire e semplificare, ma soprattutto siamo e saremo al suo fianco — glielo dico subito — anche in un'altra battaglia, che è quella contro la burocrazia che purtroppo si annida anche nel suo Ministero. Lei lo sa, uno dei paradossi del precedente Esecutivo, direi un po' l'esemplificazione della gestione fallimentare del precedente Esecutivo, sta nella miriade di decreti attuativi, oltre 800, legati al primo anno e mezzo del Governo Conte II. Di questi ne sono stati adottati soltanto 250, attendono ancora 500 decreti attuativi. Allora noi le chiediamo e io le chiedo in questo senso un impegno: una ricognizione rapida dei decreti attuativi che mancano e che ineriscono al suo Ministero. Noi sappiamo, per esempio, che mancano certamente i decreti attuativi che consentirebbero di utilizzare da subito gli esaminatori in pensione per ridurre le lunghe attese nelle nostre motorizzazioni. Io credo che un anno di attesa per conseguire la patente non rappresenti tempi degni di un Paese civile. Mancano inoltre i decreti attuativi che consentirebbero di completare la riforma del trasporto pubblico non di linea.

Poi siamo e saremo al suo fianco, anche qui con grande determinazione, nel dar

voce e ascolto alle migliaia di piccole imprese e migliaia di lavoratori il cui lavoro e soprattutto la cui vita dipendono dalle decisioni di questo Ministero. Anche la Lega vuole andare avanti sul Codice della strada, che contiene importantissimi provvedimenti. Su questo le chiediamo due impegni. La prima norma per noi assolutamente importante riguarda l'esenzione dal pagamento delle strisce blu per i disabili: è una norma di civiltà contenuta nel testo unificato del Codice della strada. Un'altra norma contenuta nel testo unificato del Codice della strada è il completamento della riforma che consentirebbe l'esternalizzazione delle revisioni pesanti. Anche in questo caso è un provvedimento fondamentale e importante per ridurre i carichi per le motorizzazioni. Grazie e ancora buon lavoro.

PRESIDENTE. Onorevole Gariglio. Io chiedo davvero a tutti un minuto, perché altrimenti il Ministro non risponderà a tutte le domande che facciamo.

DAVIDE GARIGLIO (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Signor Ministro, noi come Partito Democratico abbiamo molto apprezzato la metodologia con cui lei si è attrezzato per gestire il PNRR. Sappiamo quello che pensa. Condividiamo la sua visione di orientare questo sforzo di investimento per creare un Paese con una mobilità più sostenibile, per cambiare il modello stesso di sviluppo di questo Paese.

Il PNRR ha un punto molto chiaro a pagina 100 dello stampato della Camera. Nel punto 1 si parla di alta velocità ferroviaria. Noi condividiamo *in toto* quello che c'è scritto. Signor Ministro, un'osservazione: manca — questo non è imputabile a lei, ma a ciò che è stato fatto prima di lei — un riferimento al completamento dell'alta velocità verso Ovest. Noi abbiamo un grande flusso di scambi commerciali verso l'Ovest Europa; passa attraverso le Alpi e il Piemonte. Purtroppo non è previsto nulla nel PNRR per il completamento dell'asse tra Torino e Lione o, se si preferisce, tra Parigi e Roma. Occorre che questo però venga commissariato, come hanno già chie-

sto i colleghi senatori, e le chiediamo di porre attenzione perché, se le reti TEN-T europee sono il progetto principale da realizzare, noi rischiamo di completarle tutte tranne un piccolo segmento che è quello che ci consente poi di avere un interscambio con i francesi.

PRESIDENTE. Grazie. Onorevole Caon.

ROBERTO CAON. Grazie, presidente. Grazie, Ministro. Io invece vorrei portare all'attenzione un'opera che è da tantissimi anni che si può dire che è ferma. Noi sappiamo benissimo che da Venezia fino a Salerno, e poi adesso arriverà a Bari, c'è l'alta velocità; però tutti si scordano che tra Padova e Bologna quei 120 chilometri non sono con impianto ad alta velocità. Stiamo parlando di un'opera che sicuramente verrebbe a costare molto meno perché è nel pieno della Pianura Padana, perciò non c'è un monte da forare e non c'è un viadotto da costruire. Si lavora solo sulla terra esistente; il grande manufatto sarebbe solo il ponte sul Po.

Detto questo, si andrebbero a collegare due grandi città del Nordest, anzi il Nordest compreso, poi c'è lo sfogo per i Balcani. Le più storiche università d'Italia, Bologna e Padova, poi mettendo dentro anche Venezia e Ferrara: tutto un asse che crea, tanto per ricordarlo, il 20 per cento del PIL nazionale. Io mi faccio anche portatore della voce di tutte le categorie che si stanno esprimendo in questi giorni a favore, nonché di tanti consigli comunali che vogliono non che quest'opera venga rimodernata, ma che venga realizzata l'alta velocità come in tutto l'asse che ho appena descritto.

Sappiamo benissimo che l'Interporto di Padova fa fatica a « parlare » con l'Interporto di Bologna proprio perché c'è la strozzatura di questi 120 km, senza contare poi l'Interporto di Pordenone e tutta un'altra area. Venezia è la città più conosciuta al mondo. Cerchiamo di attenzionare anche quest'opera. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Caon. Onorevole Ficara e De Lorenzis, vi chiedo veramente rapidità.

PAOLO FICARA. Grazie, presidente. Grazie, Ministro, per la sua relazione. Io cerco di essere brevissimo. Per quanto riguarda le risorse, soprattutto del capitolo infrastrutture per quanto riguarda il Mezzogiorno, è stato chiaro. Su alcuni tipi di interventi — penso per esempio alla Napoli-Bari o alla Catania Palermo — con il PNRR interveniamo con risorse aggiuntive in parte e andiamo a sostituire risorse invece già stanziato. Per quanto riguarda, per esempio, la Palermo-Catania ha fatto riferimento al fatto che si finanziano ulteriori lotti. Le volevo chiedere: le risorse che andiamo a liberare, quindi già precedentemente stanziato, che fine faranno? Saranno utilizzate, non so, per colmare il debito o saranno utilizzate per ulteriori investimenti futuri, magari con la stessa destinazione territoriale? Glielo chiedo perché, per esempio, quando lei ha parlato della Palermo-Catania dicendo che andiamo a finanziare un ulteriore lotto mancante, della prima macro-fase manca un solo lotto da finanziare, che con il PNRR viene finanziato per circa 300 milioni; ne restano fuori 600. Con il miliardo che su quella linea andiamo a liberare si potrebbe prevedere il finanziamento completo di un'opera che, almeno secondo le linee guida delle schede tecniche, dovrebbe essere completata entro il 2026. Le chiedo: delle risorse che andiamo a liberare già precedentemente stanziato, con il PNRR che tipo di utilizzo si farà? Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Da ultimo l'onorevole De Lorenzis.

DIEGO DE LORENZIS (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Spero mi sentiate. Ringrazio il Ministro. Anch'io provo a essere brevissimo, anche se le cose da chiedere sono tante. Intanto mi piace sottolineare l'intervento che ha fatto il Ministro per quanto riguarda l'aumento del personale dello stesso Ministero e l'aumento di risorse strumentali sul personale relative a quegli organismi, che spesso sono di emanazione ministeriale (il Consiglio superiore dei lavori pubblici, la Commissione tecnica di VIA, le sovrintendenze), che hanno un

impatto importante nei tempi di approvazione dei provvedimenti autorizzativi per le opere. Io ricordo anche al Ministro che il Parlamento non ha avuto accesso alle schede dei singoli progetti. Noi oggi non soltanto ci troviamo a discutere un Piano abbastanza generico, ma il Parlamento non ha neanche gli elementi conoscitivi per effettuare poi una valutazione completa. Questo lo riporto perché è giusto che rimanga agli atti.

Al Ministro volevo porre tre questioni. La prima. La prima grande opera da attuare in Italia è ridurre il numero di automobili. Negli ultimi 35 anni abbiamo raddoppiato il numero di automobili, passando da 20 milioni a 40 milioni. Evidentemente ogni famiglia sostiene un costo, mantenendo due o tre auto a famiglia, che è insostenibile. Tutta l'Europa, anche Paesi come Francia e Spagna, sta andando verso una logistica anche urbana totalmente diversa, rigenerando il tessuto urbano in modo che ci siano le città da 15 minuti, dove in 15 minuti a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici si riesce a raggiungere e a svolgere tutte le attività quotidiane. Benissimo quindi pensare alla rigenerazione urbana, benissimo pensare alle ciclovie urbane, benissimo anche collegare i poli universitari con le stazioni; faccio però notare che sia il sistema nazionale di ciclovie turistiche, sia il piano delle ciclovie urbane o i collegamenti dei poli universitari corrispondono a stanziamenti già esistenti ed approvati. Noi oggi abbiamo altre sei ciclovie nazionali che sono senza finanziamento: anche relativamente a questo chiedo un'attenzione da parte del Ministro su questo tema, cioè il tema della logistica urbana. In tutta Europa adesso si effettua l'ultima consegna nell'ultimo miglio non certo con i camion o con mezzi pesanti, bensì con mezzi sempre più piccoli e leggeri, elettrici ma non solo, comunque a emissioni zero.

L'altra questione che volevo porre al Ministro è il contratto di programma RFI cui egli ha accennato: cioè sicuramente quello 2021-2026, ma il Ministero ha ancora da approvare l'aggiornamento 2020-2021. Prego quindi il Ministro di trasmetterlo quanto prima alle Camere, in modo da terminare gli impegni fino al 2021.

L'ultima questione riguarda le ferrovie regionali. Finanziamenti per la sicurezza delle ferrovie regionali erano già in essere; chiedo un'accelerazione su questo, perché non possiamo più permetterci gli incidenti di Andria.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole De Lorenzis. Invito il Ministro a rispondere. Ci scusiamo per il tempo che abbiamo sottratto alle sue risposte: come per le domande, dovremmo avere anche cura di avere tempo per le risposte. Eventualmente poi se vuole mandare qualcosa di scritto che non riesce a dire a voce, Ministro, ovviamente siamo a disposizione. Prego.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto).* Grazie, presidente. Effettivamente ho ricevuto tantissimi commenti che sono stati tutti utilissimi. Io ho riempito sei pagine di appunti, non credo che riuscirò a rispondere a tutto. Vado molto rapidamente, visto che ho 15 minuti.

Il tema dell'attraversamento stabile dello Stretto. Come ho già dichiarato, la commissione sta lavorando per ultimare il rapporto. Io ho avuto modo di interagire già con chi coordina questi lavori. Avrò un incontro con la commissione prossimamente per «finalizzare» questo lavoro il prima possibile e sottoporlo al dibattito pubblico.

Molti di quanti sono intervenuti hanno fatto riferimento ad alcuni aspetti specifici sul territorio. Io non sono sicuro che riuscirò a rispondere a tutto; faccio soltanto alcuni esempi. È stato citato il tema delle Marche. Il treno Orte-Falconara è stato inserito nella rete TEN-T e sono previsti 500 milioni nel PNRR su un costo complessivo di 1 miliardo e mezzo, che quindi va approvato per il completamento. In più c'è il collegamento del porto di Ancona all'autostrada: sono 90 milioni ANAS, che sono inseriti sempre nel PNRR, è la terza corsia autostradale A14. Tra l'altro, non so se do una notizia, ma il mio primo lavoro da giovane ricercatore ancora senza un lavoro stabile fu sull'Interporto di Ancona, e vi parlo di una quarantina d'anni fa.

Poi ci sono stati riferimenti da parte dell'onorevole Rixi sul tema dei porti e delle città che sono inquinati dall'uso dei motori delle navi. Questo è un tema a cui stiamo dedicando molta attenzione in collegamento con il MiTE (Ministero della Transazione Ecologica) per capire se ci siano risorse aggiuntive per potenziare questo intervento.

Segnalo, a proposito dei porti in generale, che dopodomani incontrerò i presidenti delle autorità portuali, con i quali stabilirò un rapporto continuo per aiutarli nel loro lavoro, ma anche per aiutare il Ministero ad accelerare su questi percorsi.

Il tema delle norme e della pratica che riguardano la valutazione di impatto ambientale e il rispetto del paesaggio, che come sappiamo è nella nostra Costituzione, le sovrintendenze e così via, è oggetto del tavolo avviato con i Ministeri della transizione ecologica e della cultura a cui ho fatto riferimento in precedenza; anche per capire se il coinvolgimento fin dall'inizio di alcuni soggetti, e non alla fine del processo, potrebbe evitare i ritardi che talvolta vengono richiamati.

A proposito dei ritardi, lo dico alle Commissioni, ricordo lo studio della Banca d'Italia a dicembre 2019 che segnala le principali motivazioni di essi, scomponendo il processo nelle diverse fasi. Qui c'è un elemento rilevante, perché la qualità del personale all'interno delle stazioni appaltanti e dei comuni in particolare è assolutamente decisivo per spiegare i ritardi. L'onorevole Pezzopane è intervenuta su questo. Lo dico perché le competenze su queste tematiche non sono necessariamente del Ministero: è un intervento sulla pubblica amministrazione complessiva, come l'onorevole Pezzopane ha ricordato in precedenza. Noi naturalmente spingeremo in questa direzione, ma voglio essere assolutamente chiaro, e lo dico anche per chi ci ascolta al di fuori delle Commissioni: o noi comprimiamo in modo straordinario i tempi che storicamente l'Italia impiega per realizzare le opere, oppure noi non vedremo i fondi europei, perché non riusciremo a completare le opere nel 2027. Questo è il messaggio che ho dato anche in avvio della commissione

che ho inaugurato stamattina con le istituzioni che si occupano di queste tematiche. Abbiamo bisogno di approcci rispettosi delle finalità complessive della nostra azione, ma che ci consentano di fatto di rispettare i tempi. Da questo punto di vista ho chiesto alla struttura tecnica di missione un'analisi delle singole schede del PNRR per immaginare già quali saranno le stazioni appaltanti, e quindi iniziare a dialogare con loro per capire come rimuovere certi ostacoli: perché una cosa è parlare con grandi stazioni appaltanti, un'altra cosa invece dover fare riferimento a stazioni appaltanti più piccole. Ed è qui che l'accorpamento dei progetti può essere utile; ma non solo della progettualità, anche delle esecuzioni.

Sul tema della sicurezza delle strutture autostradali, vorrei ricordare che dopo il dramma del ponte Morandi questo Ministero è intervenuto anche grazie alla neonata ANSFISA, che è l'agenzia che ha il compito di vigilare sulla sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Inoltre il Ministero ha promosso l'adozione da parte dei gestori delle reti stradali e autostradali di sistemi della gestione della sicurezza molto più stringenti rispetto al passato: il PNRR con la digitalizzazione delle infrastrutture accelererà questo percorso.

Passiamo al tema sollevato da coloro i quali sono intervenuti per la velocizzazione delle opere e in particolare della messa a bando delle stesse, che rappresenta una delle fasi. Vorrei ricordare che nel 2020, fonte CRESME, il flusso di nuovi bandi di gara espressi in milioni di euro è sostanzialmente raddoppiato: dai 12,5 miliardi del 2019 ai 23,2 miliardi del 2020. Questo è in gran parte dovuto ad ANAS e Ferrovie, ma anche guardando le altre tipologie non c'è un arretramento. Vuol dire che il mercato si è mosso, anche se è chiaro che il 2020 resta un anno difficilissimo, è stato un anno difficilissimo; però sono segnali certamente incoraggianti.

Il tema del *project financing* sollevato dall'onorevole Foti e anche da altri. Noi stiamo per istituire una commissione con esperti nazionali e internazionali sulle nuove forme di finanziamento per infrastrutture

sostenibili, con il coinvolgimento della Banca europea degli investimenti, ma pensiamo anche a tutto il tema della finanza sostenibile e in particolare al finanziamento di infrastrutture ad alto impatto sociale. Non si tratta soltanto di *project financing*, ma andiamo a guardare a tutti i nuovi strumenti che nel frattempo sono nati anche a livello internazionale.

Il tema dei commissariamenti, che è stato sollevato da diversi interventi. Avete già sentito cosa penso in materia. Per ciò che concerne l'esecuzione degli ultimi passi, dopo il vostro parere favorevole per la chiusura del DPCM, lo stesso giorno sono state inviate le lettere a tutti i presidenti di regione che devono dare il loro concerto. Stiamo predisponendo il testo e su questo contiamo di procedere rapidissimamente. Dopodiché abbiamo cominciato a sentire le stazioni appaltanti chiedendo loro di indicare opere che potrebbero essere accelerate grazie a un intervento commissariale, sapendo che – lo abbiamo già detto – non tutte le opere sono in ritardo a causa della mancanza di un commissario. Scusate se uso questa frase, ma è evidente che non è questa la soluzione a tutti i possibili problemi, e ho già citato quello che abbiamo avviato per immaginare come velocizzare le opere del PNRR ed eventualmente anche altre.

Molti interventi hanno riguardato il Sud. Io vorrei assicurare a diversi onorevoli che hanno preso la parola che la quota per il Sud è effettiva e non va tagliata. In realtà quello che avverrà è che se si sommano, come abbiamo cominciato a elaborare, anche le risorse della nuova programmazione 2021-2027, complessivamente è evidente che l'investimento sul Sud del PNRR, più i fondi ordinari, più i fondi europei, presenterà per il Sud un'opportunità senza precedenti. Al di là dei valori singoli degli interventi, finalmente si potrà mettere mano a una serie di cambiamenti.

L'onorevole Barbuto ha accennato alla statale Jonica 106. In realtà è già stato aperto un megalotto di 1,3 miliardi, e gli altri sono parte del decreto sui commissari che è stato sbloccato.

Per ciò che concerne invece in generale le questioni del Sud, onorevole Bossio, ho preso nota, ho chiesto in tempo reale: RFI dovrebbe inviarci lo studio di fattibilità per la Salerno-Reggio Calabria e per il prolungamento successivo nelle prossime settimane. Io mi impegno quindi a trasmetterlo appena disponibile, per discuterne insieme.

La questione dell'Alitalia, e della possibile interazione con Ferrovie, è stata sollevata dall'onorevole Nobili. È una « pista » su cui naturalmente bisognerà lavorare, anche perché in altre parti del mondo questo sta avvenendo. Vi dovrò lasciare appunto anche per l'interazione con la Vicepresidente esecutiva Vestager, ma non c'è dubbio che si tratta di un tema su cui ITA e Ferrovie ragioneranno in futuro.

Credo di avere ancora un minuto, perché poi devo passare ad altra videoconferenza. Elementi in più sulla messa in sicurezza delle strade. Vorrei ricordare che nel PNRR sono previsti 460 milioni per il monitoraggio tecnologico delle strade statali e autostrade, ma anche 1 miliardo e 150 milioni per i ponti e viadotti della A24 e della A25. In più il documento è già stato inviato alla Conferenza Stato-città ed autonomie locali relativamente ad 1 miliardo 150 milioni per il triennio 2021-2023, per i ponti e viadotti delle strade provinciali.

Per concludere, ecco dove serve questa visione integrata, e in questo modo rispondo anche all'onorevole Silvestroni. Qui non si tratta di fare tutto in un anno, un anno e mezzo e così via. Per fortuna il « sistema Italia » procede anche con continuità, al di là dei cambi di Governo, e in particolare vi è una serie di investimenti pluriennali. Dunque, non è che tutto questo verrà fatto in un anno e mezzo: sarebbe veramente folle. Detto questo, naturalmente, c'è bisogno di dare un quadro complessivo che, mi rendo conto, il Parlamento non ha avuto, non per colpa di questo Governo, né nei sei mesi precedenti né forse precedentemente sulle operazioni; ma

vorrei ricordare l'allegato al DEF 2020. Noi ci stiamo lavorando per aggiornarlo, ma non vogliamo ricominciare daccapo: costruiremo su documenti che il Parlamento ha tra l'altro già discusso.

L'ultimo elemento che vorrei ricordare è l'alta velocità sia al Sud che in altri luoghi. Sono stati ricordati interventi auspicati e auspicabili, ma non ho il tempo di "entrare" su tutti gli aspetti. L'onorevole Braga ha fatto un'osservazione che condivido in pieno, e cioè relativamente agli accordi con i sindacati che sono stati già inseriti per le opere soggette al commissariamento. Accetto il suo suggerimento di estenderli alle opere del PNRR, in maniera tale da assicurare anche il rispetto e il coinvolgimento dei lavoratori.

Mi devo fermare qui. Mi dispiace, presidente, se non ho risposto a tutto, ma credo di essere già in ritardo per l'incontro con la Vicepresidente Vestager.

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE RAFFAELLA
PAITA

PRESIDENTE. Ministro, nessun problema. D'altro canto era stata chiarissima la sua posizione dall'inizio, per cui ci saranno altre occasioni nelle quali confrontarsi nel merito delle singole problematiche. Comunque accettiamo e accogliamo la sua proposta di inviarci in ogni caso una relazione scritta, così magari potrà essere l'occasione per avere qualche risposta in più rispetto a quelle che ha potuto fornire oggi. La ringrazio ancora per l'intervento e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.30.

*Licenziato per la stampa
il 14 aprile 2021*



18STC0133980