

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

4.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 MAGGIO 2021

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE DELLA VIII COMMISSIONE **ALESSIA ROTTA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Giovannini Enrico, <i>Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i>	3, 21
Rotta Alessia, <i>Presidente</i>	3	Mazzetti Erica (FI)	14
Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sull'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, per le parti di competenza (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Paita Raffaella, <i>presidente della IX Commissione</i>	19
Rotta Alessia, <i>Presidente</i> .. 3, 7, 8, 9, 11, 12, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 25		Patassini Tullio (LEGA)	18
Braga Chiara (PD)	18	Pezzopane Stefania (PD)	17, 18
Bruno Bossio Vincenza (PD)	9	Rixi Edoardo (LEGA)	7, 8
Cantone Luciano (M5S)	10	Rospi Gianluca (MISTO)	13, 14
Fregolent Silvia (IV)	12	Rotelli Mauro (FdI)	11
		Sozzani Diego (FI)	8, 9
		Zolezzi Alberto (M5S)	16
		<i>ALLEGATO: Documento depositato dal Ministro Enrico Giovannini</i>	26

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-MAIE-PSI: Misto-MAIE-PSI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
DELLA VIII COMMISSIONE
ALESSIA ROTTA

La seduta comincia alle 16.35.

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 e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sull'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, per le parti di competenza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, in videoconferenza, dinanzi alle Commissioni riunite VIII Ambiente e IX Trasporti, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, professor Enrico Giovannini, sull'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, per le parti di competenza.

Saluto la presidente Paita e i colleghi della Commissione Trasporti, collegati e in presenza.

Ringrazio il Ministro per la sua partecipazione ai lavori delle Commissioni e, prima di cedergli la parola, comunico che le presidenze hanno convenuto sulla seguente organizzazione del dibattito, per un migliore svolgimento della seduta.

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 i colleghi a comunicare le richieste di intervento alla presidenza e cedo la parola al Ministro Giovannini. Buon pomeriggio Ministro, prego.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Grazie presidente, buon pomeriggio a tutte e a tutti. Con la sua autorizzazione condividerei una presentazione che è stata predisposta e che dunque seguirò. Spero sia visibile.

PRESIDENTE Sì, la vediamo, Ministro.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Io scorrerò le *slides*, non mi soffermerò su tutte. La parte di competenza del Ministero per ciò che concerne il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) propone una visione integrata delle azioni riguardanti le infrastrutture, riguardanti la mobilità non solo integrata concettualmente, ma anche integrata con la pianificazione strategica nazionale e con le altre risorse nazionali ed europee e naturalmente con il *Green Deal* europeo, con le finalità del *Next Generation* e con l'Agenda 2030 dell'Organizzazione delle nazioni unite (ONU). È importante sottolineare questo aspetto per cui le risorse del PNRR più il fondo complementare più l'ulteriore finanziamento sono solo una parte

dei fondi a disposizione nei prossimi 7-10 anni. Questo va considerato perché, come ha detto qualcuno in un dibattito pubblico, il PNRR non è una scialuppa su cui chi è rimasto fuori non può saltare, ma è un aggancio per poi fare i passi successivi.

Per il Ministero si tratta di 62 miliardi di euro, articolati in questo modo: circa 41 miliardi riguardanti il *Next Generation EU* e il REACT-EU; 10,3 miliardi del Fondo complementare e 10,3 miliardi dello scostamento di bilancio. È importante che, di questi 62 miliardi, circa 47 sono aggiuntivi rispetto alla legislazione vigente e 15 invece sostituiscono investimenti già previsti nel bilancio dello Stato. Vorrei ricordare naturalmente che il Governo ha stabilito anche il rifinanziamento del Fondo sviluppo e coesione esattamente per lo stesso importo, che dunque è un'opportunità per il futuro.

Alcuni progetti vengono realizzati in collaborazione con altri ministeri ed è per questo che i 62 miliardi vanno ben al di là di quello che il PNRR formalmente assegna alla Missione 3. Ci sono novità importanti rispetto al Piano di gennaio: 14 miliardi, di cui 10,3 riguardano il completamento dell'alta velocità tra Salerno e Reggio Calabria e l'attraversamento di Vicenza. Inoltre c'è una serie di interventi che sono stati definiti in collaborazione con gli altri ministeri e che non erano presenti nella proposta formulata dal precedente Governo. Questo è importante da sottolineare, ci tornerò tra breve, perché vi dimostrerò tra un attimo che il Governo ha provato ad ascoltare il Parlamento e le parti sociali.

Nel documento che deposito agli atti delle Commissioni troverete delle tabelle, su cui non entro naturalmente, per l'articolazione temporale dei 10,3 miliardi del Fondo complementare dal 2021 al 2026. Troverete anche l'articolazione temporale dei 10,3 miliardi per l'alta velocità a cui ho fatto riferimento.

Come dicevo, crediamo di aver ascoltato le Camere, quindi colgo l'occasione per ringraziare il Parlamento per il lavoro svolto, in particolare queste Commissioni. Era stata fatta una serie di osservazioni o da parte della Camera o del Senato o congiuntamente.

Come vedete, abbiamo provato a rispondere sui temi del rinnovo in senso ecologico della flotta navale italiana e a sostenere una capillare diffusione delle linee metropolitane, ferroviarie e tramviarie; ci sono investimenti nella mobilità dolce, nei *greenways*; è stata data priorità agli interventi di elettrificazione della rete ferroviaria; c'è il potenziamento, ammodernamento e sviluppo delle reti ferroviarie regionali e dunque priorità agli investimenti nell'intermodalità tra le diverse reti; c'è la priorità nel piano stazioni da dare al Sud ed è esattamente ciò che è avvenuto e infine il potenziamento dell'alta velocità ferroviaria e su tutto il territorio nazionale.

Quest'ultimo investimento un po' sorprendentemente – consentitemi di dire questo – è stato preso come qualcosa di normale, come qualcosa di quasi secondario, mentre è un investimento veramente epocale e che colma un ritardo storico del Mezzogiorno. C'è il miglioramento dell'intermodalità tra i diversi sistemi, le diverse reti di missione. Ancora, per ciò che riguarda questi aspetti, c'è la semplificazione degli adempimenti e delle procedure per le opere infrastrutturali portuali e questa è una delle riforme di settore.

Si diceva che c'era un'assenza di investimenti nel settore del trasporto aereo ed è vero, ma questo perché gli investimenti per le infrastrutture aeroportuali non erano ammissibili.

Abbiamo inserito un importante investimento per la digitalizzazione che consente un aumento dei flussi di traffico senza la costruzione di nuove piste, ad esempio. Inoltre c'è l'investimento nelle zone economiche speciali (ZES) e la riduzione del *gap* per le aree montane e interne e qui c'è una novità importante: 300 milioni per un sistema di miglioramento dell'accessibilità proprio delle aree interne.

C'è la coerenza dei progetti con gli obiettivi di sviluppo sostenibile, i BES, su cui tornerò tra un attimo. Credo insomma che il Governo abbia sinceramente fatto tesoro delle indicazioni ricevute dalle Camere.

Abbiamo provato poi a confrontare la struttura del PNRR italiano con la struttura del piano Biden, che ancora non è

operativo negli Stati Uniti, al contrario di quello italiano, che per la parte del Fondo complementare è già operativo. C'è una grande differenza perché c'è un investimento forte negli Stati Uniti sulle infrastrutture stradali e sui ponti mentre sappiamo che *Next Generation EU* non vedeva di buon grado questi aspetti o li escludeva completamente; noi abbiamo invece un investimento molto forte sulla parte ferroviaria. Però è interessante che quando si vanno a vedere i contenuti, si trova una relazione molto stretta — quasi uno a uno — tra i diversi aspetti. Troverete una *slide* che mostra il prodotto interno lordo, il PIL dei settori di riferimento dei due, non è un dato riferito al PIL complessivo.

Vorrei non passare sotto silenzio l'investimento sulle infrastrutture idriche e di edilizia sociale di edifici pubblici — ci tornerò successivamente — perché l'attenzione, anche della stampa, è stata molto concentrata sulle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Troverete nel documento una *slide* in cui abbiamo provato a legare le filosofie e i grandi temi del PNRR con gli obiettivi di sviluppo sostenibile. Da questo punto di vista è chiaro che ci sono relazioni molto strette, oltre che un impatto positivo sulla crescita e sull'occupazione. Il PNRR ha stimolato all'interno del Ministero un diverso modo di analizzare, monitorare e migliorare il piano degli investimenti, anche alla luce del cambio di nome del Ministero.

Per questo abbiamo identificato strumenti per l'analisi di impatto, ma anche — naturalmente secondo le regole europee — l'identificazione degli *output*, degli *outcome* e poi la *timeline* di realizzazione dei vari interventi. Tutto all'interno del principio «*do no significant harm*».

Che cosa emerge alla luce di questo? Sulla base delle metodologie concordate con la Commissione europea e dunque tenendo presente il punto di vista della Commissione europea, per le attività del Ministero il 70 per cento delle risorse sono dedicate a interventi per il contrasto ai cambiamenti climatici. Vorrei ricordare che mediamente doveva esserci un valore mi-

nimo del 37 per cento complessivamente, secondo i calcoli del Governo. Siamo al 40 per cento se non sbaglio, ma per la parte del Ministero siamo al 70 per cento e il 43 per cento delle risorse è dedicato a interventi con impatti ambientali positivi.

Per questo io mi sono preso, non particolarmente con favore, dei commenti su un'ipotetica colata di cemento che i piani previsti dal Ministero dovrebbero produrre. Direi che questi dati confortano molto e confermano l'orientamento e anche il cambio di direzione del Ministero. Ci sono tantissimi investimenti proprio per la transizione ecologica e vanno nella direzione auspicata dalla Commissione, dall'Unione europea, ma anche da tante forze politiche e dalle Commissioni come già ricordato.

Ovviamente si può dire che tutto questo non basta. Certo che non basta e quindi vado al rinnovo del parco autobus elettrici o a idrogeno. Qui parliamo — all'interno del PNRR e del Fondo complementare — di un potenziale cambiamento di oltre 5.000 autobus su un parco che sappiamo benissimo essere molto più ampio, ma vorrei ricordare che anche i fondi ordinari sono orientati in questa direzione. Io ho avuto il piacere di firmare il decreto di riparto su questi temi nelle settimane scorse per un valore, se ricordo bene, di oltre 1,3 miliardi di euro. Dico questo perché non si può leggere il PNRR da solo e questo è un punto che veramente va sottolineato continuamente.

Un esempio di come è possibile calcolare il risparmio in termini di gas climalteranti e in particolare di CO₂ equivalente: l'investimento che è atteso dal PNRR è pari complessivamente a 2,8 milioni di tonnellate all'anno di CO₂ che è l'equivalente del 70 per cento delle emissioni di Roma, tre volte le emissioni di Milano, tre volte quelle di Napoli. Lo dico tanto per avere un'idea dell'impatto che questo può produrre e siamo circa al 3 per cento del totale nazionale: 110 milioni di tonnellate annue. Non è solo l'importo che conta, perché contiamo di enfatizzare questi aspetti nel modo con cui le gare verranno realizzate e quindi mi riferisco ai materiali utilizzati, alla premialità per le aziende, alla sosteni-

bilità in termini anche del modo di fare i progetti, all'economia circolare nei materiali, eccetera.

Per questo stiamo valutando, anche con l'aiuto dell'Istat, attraverso modelli innovativi, l'impatto economico, ma anche quello sociale e ambientale, naturalmente in collaborazione con il Ministero dell'economia e delle finanze. Gli effetti sono decisamente significativi e vorrei ricordare che molte opere vengono progettate per minimizzare il consumo di suolo: alcuni progetti, come quelli sulla qualità dell'abitare, in realtà tendono proprio a riutilizzare il suolo.

La seconda caratteristica importante è che questi investimenti aumentano il benessere delle persone e riducono le disuguaglianze. Qui ne citiamo alcuni, ma è veramente un piano teso a colmare i divari tra Nord e Sud, tra aree interne e aree centrali e così via. Tengo molto a sottolinearlo, come d'altra parte è sottolineato anche nel piano Biden di cui ho parlato precedentemente.

Leggendo una grafica che troverete nel documento avrete un'idea di sintesi su quali siano gli interventi per le infrastrutture ferroviarie di alta velocità o di alta velocità di rete. Avrete un'idea della riduzione dei tempi di percorrenza, che vuol dire un miglioramento del benessere e della competitività del nostro sistema. Al Nord parliamo di una riduzione del 22 per cento dei tempi di viaggio, al Centro del 4,5 per cento, nel Sud e nelle isole del 24 per cento dei tempi di spostamento. Il potenziamento delle linee ferroviarie regionali è assolutamente sinergico all'investimento sull'alta velocità e questo è un elemento che veramente vorrei sottolineare.

Si punta all'integrazione con un'attenzione molto forte al Sud. Complessivamente il 56 per cento degli investimenti di competenza del nostro Ministero va al Sud.

L'elettrificazione delle linee ferroviarie, con 1.800 chilometri di linee elettrificate in Italia complessivamente, rappresenta un aumento del 15 per cento e anche qui vediamo che c'è un'omogeneità territoriale forte. Non tutto verrà elettrificato, perché in alcuni casi punteremo invece all'uso di nuovi treni a idrogeno — in particolare nel

Mezzogiorno, ma non solo — per evitare di sopportare i costi della tecnologia dell'elettrificazione che può essere superata con nuovi strumenti legati all'innovazione.

La riqualificazione delle stazioni e il miglioramento dell'accessibilità avrà a che fare con la vita di circa tre milioni di persone, che saranno interessate da questi miglioramenti. Ci sono poi i collegamenti di ultimo miglio che riguardano gli aeroporti e i porti, ma anche i terminali merci. Come vedete qui ci sono concentrazioni territoriali in alcuni casi, ma in altri casi c'è una distribuzione importante sull'intero territorio, in questa logica di collegare porti e aeroporti con le ferrovie e i centri intermodali.

Vorrei spendere una parola sul tema della qualità dell'abitare. Sappiamo che la qualità delle nostre abitazioni, in particolare quelle dell'edilizia popolare, non è adeguata. Per questo c'è un investimento molto forte sul potenziamento del programma sulla qualità dell'abitare: parliamo di 2,8 miliardi di euro, di cui il 50 per cento al Sud. I bandi che sono arrivati per il Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare (PINQUA) sono bandi estremamente interessanti e innovativi su cui questo ulteriore finanziamento di 2,8 miliardi consentirà di fare veramente dei cambiamenti molto importanti in tante città.

Per la gestione sostenibile delle risorse idriche ci sono 3,2 miliardi del PNRR, compresa la finanza nazionale, di cui il 55 per cento al Sud. Anche in questo caso ci sono altri fondi nazionali e altri fondi possono essere orientati in questa direzione, devono essere orientati perché il cambiamento climatico è già con noi.

Ci sono investimenti per favorire la ripresa, la competitività delle imprese, sui porti, investimenti sulla velocizzazione e il miglioramento delle nostre ferrovie, sulle zone economiche speciali, per favorirne lo sviluppo e l'integrazione con i sistemi di trasporto.

Non vorrei dimenticare, e mi avvio alla conclusione, le riforme di settore. L'opinione pubblica si concentra molto su quelle « macro »: la pubblica amministrazione, la riforma fiscale, le semplificazioni e così via.

Però il PNRR prevede numerose riforme di settore, alcune per via normativa e altre per via amministrativa. Noi stiamo già lavorando su questi fronti, anche perché alcune di esse devono essere già realizzate entro il 2021 e la Commissione si aspetta che noi attueremo questa parte, così come che attueremo il resto.

Concludo con il riferimento all'istituzione della Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che raccoglie tantissime associazioni imprenditoriali, le organizzazioni sindacali, ma anche rappresentanti della società civile. Parliamo di 52 associazioni complessivamente, che adesso si articoleranno in sette gruppi di lavoro tematici che riguardano l'attuazione del PNRR, ma non solo. Anche in questo caso abbiamo ricevuto molte osservazioni nelle prime riunioni che abbiamo fatto e nell'ultima riunione ci è stato dato atto di avere ascoltato veramente la società civile — come abbiamo fatto per il Parlamento — e di essere andati quindi nella direzione indicata.

Presidente, concludo la mia presentazione ricordando questo titolo: « Dieci anni per trasformare l'Italia ». Sono dieci anni fondamentali per trasformare il nostro Paese in senso positivo, in senso economico, in senso sociale, in senso di rispetto dell'ambiente. Sono dieci anni in cui il Paese si gioca certamente il proprio futuro e insieme al futuro dell'Italia ci giochiamo anche il futuro dell'Europa per le ben note motivazioni. Grazie, presidente. Spero di essere rimasto nei tempi.

PRESIDENTE. Sì, certamente. Grazie, Ministro. Anzi cogliamo l'occasione, vista la richiesta di tanti commissari, di chiederle subito queste bellissime *slides* che sono particolarmente esplicative. Le chiedo se possiamo già averle tramite i suoi uffici, così le distribuiamo ai commissari e le pubblichiamo nella piattaforma GeoCamera.

Cominciamo subito, per non frapportare tempo, con gli interventi dei colleghi che si sono prenotati. Io dico chi mi risulta prenotato: ho già praticamente tutti i gruppi della IX Commissione e solo due gruppi dell'VIII Commissione, ovvero Rixi, Soz-

zani, Bruno Bossio, Cantone, Rotelli e poi Mazzetti e Fregolent, quindi aspetto le altre indicazioni. Prego, onorevole Rixi.

EDOARDO RIXI. Signor Ministro, intanto la ringraziamo per la relazione. A noi piacerebbe avere un elenco delle opere e dei progetti che verranno finanziati con il PNRR e quindi non solo delle macroaree, ma dei singoli progetti. Sul territorio vari consiglieri di diverse forze politiche, anche regionali, « si vendono » progetti dicendo che sono stati finanziati mentre i deputati degli stessi territori di differenti parti politiche non hanno le stesse informazioni. Non si riesce a capire se c'è una fuga di informazioni da parte di qualcuno oppure se semplicemente ci sono dei mitomani che vanno in giro per il territorio. Però sarebbe opportuno, per la tranquillità di tutti i colleghi parlamentari, che le eventuali informazioni venissero condivise nelle sedi competenti che sono appunto le Commissioni di Camera e Senato.

L'altro elemento riguarda più specificamente due temi che in parte sono trattati. Quando si parla di alta velocità delle reti transeuropee di trasporti (TEN-T), vorrei capire quali siano i singoli progetti che vengono realizzati nel 2026 e in particolare l'utilizzo dei fondi per quanto riguarda il completamento, ad esempio della linea TAV nella zona Italia, quindi da Torino fino al traforo. Vorrei capire se questo è previsto dal PNRR ed eventualmente quali progettazioni ci sono su questa linea, anche per capire poi eventualmente i commissariamenti.

L'altra cosa è questa. Ieri una risposta in Commissione europea ha scatenato un po' di dibattito nel Sud Italia con riguardo al ponte sullo Stretto. Lei giustamente ha inserito la parte calabrese, che però dubito venga realizzata in sei anni. I tempi di lavorazione sono sicuramente superiori. Vorrei capire cosa vuol dire l'alta velocità sulla Salerno-Reggio Calabria e soprattutto se può finire nel Fondo integrativo. Anche la Commissione europea, nell'interrogazione a cui ha risposto ieri in Parlamento europeo, ha detto che è un'opera strategica perché è all'interno dei corridoi e quindi ne fa parte integrante. Per questo devono es-

sere usati i finanziamenti che oggi dà l'Europa per riuscire a realizzarla. Volevo sapere se su questo il Governo si sta interessando visto che è stato citato proprio il Governo italiano e qual è la sua posizione.

So che sono due elementi che suscitano alcune tensioni all'interno della maggioranza, ma questo Governo ha una larga maggioranza e deve mettere oggi le premesse per il futuro, indipendentemente da cosa succederà. Per questo sulle grandi opere dobbiamo trovare dei punti di convergenza. Secondo me questi due elementi sono due pilastri del sistema logistico nazionale. Vorrei sapere se su questo si sono aperti determinati spazi di interlocuzione oppure se non ci sono. Stamattina il presidente della regione Sicilia è intervenuto su questo argomento facendo un appello al Governo di accogliere quella che è una richiesta a livello europeo di utilizzare i fondi per completare il corridoio e quindi anche il ponte sullo Stretto. Grazie.

PRESIDENTE. Mentre si collega l'onorevole Sozzani vi comunico che sono arrivate le *slides*, di cui ringrazio il Ministro, e che verranno pubblicate immediatamente su GeoCamera.

EDOARDO RIXI. Ho un'ultima domanda, presidente. Nella giornata odierna credo che sia stato nominato il nuovo presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSFISA). Questa Agenzia, che sta a cuore a tutte queste Commissioni, viste anche le audizioni che ci sono state prima sulla situazione delle autostrade liguri, riguarda il controllo di viadotti e autostrade sia ferroviari che ovviamente viari. Vorremmo capire se nel PNRR sono previsti stanziamenti e fondi per rendere operativa l'Agenzia, anche perché c'è tutto un processo anche di digitalizzazione delle opere per creare un unico sistema in cui si possano analizzare e predire sostanzialmente le manutenzioni.

Noi temiamo che, se non c'è una gestione omogenea, i vari concessionari sia pubblici che privati rischiano di avere linguaggi diversi per cui poi non si parlano tra di loro. Questo è quello che succede nel

Sistema sanitario nazionale, dove non solo non si parlano tra regioni, ma spesso tra diverse aziende sanitarie locali (ASL) della stessa regione. Quindi su questo vorrei capire se all'interno sono entrati dei progetti basati su ANSFISA che ad oggi è rimasta asfittica da tre anni, nel senso che l'Agenzia non è ancora decollata, ma che credo che sia necessaria per dare un controllo pubblico su un sistema infrastrutturale in cui il controllo pubblico arriva sempre con difficoltà e spesso in ritardo rispetto alle esigenze di una manutenzione costante sulla rete. Grazie.

DIEGO SOZZANI (*intervento da remoto*). Grazie Ministro per la relazione. Adesso sono arrivate gentilmente le *slides*, ma non ho avuto il tempo di studiarle dal termine della relazione del Ministro ad ora.

Immagino di interpretare il pensiero di tutto il gruppo di Forza Italia relativamente alla filosofia che lei ha indicato nelle *slides*. Mi sembra di comprendere che, con gli altri ministeri che ha citato e che collaboreranno con lei nello sviluppo di questi 72 miliardi di euro di opere, si agirà secondo una serie di criteri: criteri di investimenti, criteri della sostenibilità di queste opere e criteri dello sviluppo dell'economia che attraverso queste opere si andrà a generare nella nostra nazione.

Partiamo da ciò che già il collega Rizzi ha anticipato, cioè dalla cosiddetta rete ad alta velocità. Oggi l'alta velocità in Italia, Ministro, essenzialmente è un'alta velocità di tipo passeggeri, mentre voi avete dato anche un'indicazione — secondo me corretta — dell'alta velocità di rete. Immagino che a fianco all'alta velocità passeggeri dovrebbe anche innescarsi un'alta velocità sotto il profilo dello spostamento delle merci in Italia, perché in funzione delle indicazioni che lei ha dato sull'abbattimento della CO₂ — con i dati che ho visto velocemente nelle *slides* che lei ha presentato — evidentemente lo spostamento di merci dalle strade alle ferrovie andrebbe ad incrementare notevolmente quell'elemento.

Ma qual è l'elemento fondamentale di questo investimento? È il collegamento col resto d'Europa, perché le alte velocità sicuramente riducono un *gap* dello sposta-

mento a livello nazionale, quindi a questo punto vale per i cittadini italiani, varrà per i turisti che vengono nella nostra penisola, ma ai fini dello sviluppo e della filosofia che sottintende le alte velocità fin dall'inizio delle reti TEN-T, questo elemento è il collegamento con il resto d'Europa. Ho visto velocemente l'immagine in cui lei faceva vedere gli investimenti dell'alta velocità e dell'alta velocità di rete con le tre proiezioni, le tre Italia che avevo visto nelle slides, e non c'è nessun collegamento col resto d'Europa. Probabilmente prima vanno fatti i collegamenti con il resto d'Europa, poi va completato il resto dell'alta velocità in Italia, perché quello è sinonimo di economia. C'è un legame tra l'investimento ferroviario rispetto a un investimento anche della nostra filiera industriale, perché, come lei sa, il nord Italia con la Germania, la Francia e con altri ha un legame economico assolutamente importante.

Per quanto riguarda il nostro gruppo - glielo dico in anteprima - questa mattina abbiamo inviato alla sua segreteria una lettera specifica sul collegamento - nella fattispecie in Piemonte - tra Torino e Lione; rispetto al chiarimento che lei aveva già dato la scorsa volta del dibattito pubblico, noi non riteniamo questo necessario. Invece riteniamo che ci debba essere un commissariamento di quest'opera affinché il completamento della stessa venga fatto nei tempi e nei modi più veloci possibili ai fini dell'attività di progettazione esecutiva della parte italiana, quindi della parte mancante per la quale nel 2019 è stata bloccata questa progettazione che deve assolutamente essere fatta. Questo lo segnalavo perché per noi diventa imprescindibile...

PRESIDENTE. Onorevole Sozzani, scusi se la interrompo, ma ha ancora mezzo minuto. Il tempo è di cinque minuti per ognuno.

DIEGO SOZZANI (*intervento da remoto*). Sì e chiedo scusa, espongo solo un altro elemento.

Sulle infrastrutture idriche che lei ha detto essere importanti e su cui ha messo un accento, volevo sapere, Ministro, ma

cosa vuol dire infrastrutture idriche? Nuove dighe ai fini anche di uno sviluppo di energia, rispetto a un'attività di questo genere? Un miglioramento dell'efficienza delle reti idriche italiane, specialmente rispetto alle perdite? Quali sono gli elementi? Glielo chiedo per entrare nel dettaglio delle informazioni che lei ci ha dato.

Completo e chiudo, chiedendo anch'io, con lo stesso spirito dell'onorevole Rixi, l'elenco - se fosse possibile - preciso delle opere che avete già individuato nell'ambito del PNRR.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Bene, grazie. Debbo dire che ho già avuto occasione di ringraziare il Ministro e anche il Presidente del Consiglio, in verità, per l'investimento straordinario che è stato fatto sul Mezzogiorno e in particolare sull'alta velocità/alta capacità Salerno-Reggio Calabria: 11,2 miliardi in dieci anni per fare questa infrastruttura mi pare che sia veramente uno sforzo straordinario e credo che sia stato fatto - e di questo voglio dare atto al Governo - in termini proprio di progetto Paese. Tra l'altro viene fatto all'interno di un progetto, un PNRR, che ha molto presente - come è stato ben illustrato nelle schede - il tema dell'ecosostenibilità. Quindi non è una cattedrale nel deserto, ammesso che un'infrastruttura di questo tipo lo possa essere, ma si collega ai territori con elettrificazione, stazioni, sperimentazioni, ferrovie turistiche e tutto il resto e ricompono una frattura. Io credo che i motivi per la non totale adesione e condivisione di questo investimento - e qui vengo alla domanda - siano fondamentalmente due.

Il primo è che probabilmente bisognerebbe illustrare meglio - visto che nelle schede c'è un'articolazione del finanziamento, sia PNRR che Fondo di accompagnamento, nei dieci anni - e spiegare meglio che cosa si fa sostanzialmente in questi dieci anni.

L'altra questione è quella che è stata posta anche dai colleghi Rixi e Sozzani, cioè noi abbiamo da una parte questa ricomposizione Salerno-Reggio Calabria, abbiamo l'alta velocità Palermo-Messina-Catania, ma c'è un punto di interruzione che è il ponte sullo Stretto. La stessa Commis-

sione del ministero non solo ha detto che questo attraversamento stabile dello Stretto si deve fare, ma ha anche spiegato cosa abbiamo perduto, in questi venti anni che non si è fatto, in termini di PIL, di sviluppo, di occupazione e tutto il resto. Non è semplicemente il completamento del corridoio TEN-T, ma è anche ancora una volta la totale ricomposizione della frattura. Anche su questo però abbiamo bisogno — all'indomani della relazione della Commissione — di un cronoprogramma e di capire se i 50 milioni che ci sono per la progettazione possono essere usati immediatamente, in maniera tale da poter far partire subito quest'opera, magari con fondi diversi da quelli del PNRR.

Chiudo su alcune questioni che riguardano il tema della riduzione delle accise per quel che riguarda il *cold ironing*, che rappresenta uno degli elementi chiave del PNRR. Come mai la ARERA non ha ancora emanato la norma attuativa? Anche per quel che riguarda la fornitura di energia elettrica alle auto, come mai ARERA non ha ancora definito le tariffe?

Queste sono due domande diverse, ma il punto strategico delle questioni che ho posto prima è fondamentale, se vogliamo davvero far passare quest'investimento complessivo — alta velocità sia in Calabria che in Sicilia e ponte sullo Stretto — come un intervento che in questi dieci anni può trasformare l'Italia. Grazie.

LUCIANO CANTONE. Ringrazio il Ministro. Oggi sottoporro alcune riflessioni e alcune domande.

Partendo dalle riflessioni, noi accogliamo con favore i grossi investimenti per le reti ferroviarie al meridione, in particolare Sicilia e Calabria sono sicuramente molto considerate nel PNRR. È chiaro, però, che bisogna — e questo l'ha ripetuto anche lei oggi — investire e prendere in seria considerazione anche le tratte ferroviarie regionali, che sono quelle più interessate da spostamenti quotidiani dei lavoratori pendolari e degli studenti. Bene investire nelle nuove reti ferroviarie, ma è giusto tenere massima l'attenzione per le reti regionali.

Oltre a questo — come lei ha detto prima — il PNRR non va considerato da solo, è giusto anche continuare a lavorare al nuovo contratto di programma con RFI. Bene anche investire sull'infrastruttura, quindi sul ferroviario in generale, ma serve che sui nuovi binari corrano i treni e qui è fondamentale il ruolo delle regioni e la loro volontà di investire nel trasporto ferroviario e offrire un buon servizio all'utenza. Su questo siamo felici che nella versione finale del PNRR vengano stanziati 200 milioni per l'acquisto di nuovi treni da destinare al servizio *Intercity*.

Ricordo, Ministro, che nella IX Commissione è stata approvata lo scorso novembre una risoluzione sul servizio universale di media e lunga percorrenza. Ora ci troviamo nella fase di revisione del contratto decennale, revisione che deve essere completata entro il 2021, per il secondo quinquennio 2022- 2026, e il contratto in essere non prevedeva proprio l'acquisto di nuovi treni, ma solo il restauro dei treni esistenti. Quindi bene che il PNRR preveda l'acquisto di nuovi mezzi, per un servizio ancora fondamentale, soprattutto nel Mezzogiorno, dove al momento non c'è l'alternativa dell'alta velocità.

Sul tema porti, il PNRR prevede importanti investimenti infrastrutturali, oltre a uno stanziamento per un parziale rinnovo delle flotte navali anche sullo Stretto di Messina. Un segnale importante, se si vuole investire nella *blue economy*, come pilastro della nostra economia, confermando un incremento degli investimenti che è già partito negli ultimi anni. Gli investimenti verso i porti del Sud sono finalizzati ad aumentare la *performance* in ottica di miglioramento dei traffici verso l'Europa, ma soprattutto in ottica del mercato Mediterraneo. Su questo le chiedo la sua opinione sul ruolo delle autostrade del mare, del cosiddetto *Short Sea Shipping*, in un'ottica sia di sviluppo del Mezzogiorno come piattaforma logistica al centro del Mediterraneo e dei suoi traffici, sia di incentivazione e di trasporti sostenibili che riducono il traffico su gomme e quindi produzione di CO₂.

Un'altra riflessione. Il PNRR stanziava importanti risorse anche per il rinnovo dei *bus* per il TPL (Trasporto pubblico locale), in linea con le precedenti politiche del Ministero. Questa potrebbe essere l'occasione per avviare e potenziare una filiera industriale italiana, come per esempio quella dei *bus* elettrici. Volevo una sua opinione sulla possibilità di consentire ai nostri comuni di ricorrere anche a strumenti di partenariato pubblico-privato, che possono consentire lo sviluppo sempre più sostenibile del nostro trasporto pubblico locale. Questa è una modalità che si sta sviluppando in altre città europee, ma anche nel resto del mondo e che in Italia, però, non è al momento possibile, perché i comuni possono stipulare solo contratti di acquisto dei mezzi e non per esempio di *leasing* operativo.

Un'ultima domanda. Nello specifico chiedo al Ministro se l'elettrificazione è prevista, soprattutto nella tratta a sud di Cattanzaro Lido, visto che si parla di un *upgrading* e velocizzazione. Grazie.

PRESIDENTE. Onorevole Rotelli. Poi, a seguire, onorevole Fregolent, onorevole Mazzetti, onorevole Zolezzi, onorevole Rospi, onorevole Pezzopane.

MAURO ROTELLI (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Spero che mi sentiate. Vado subito nel merito. Grazie, Ministro, per la sua relazione. Mi sono segnato alcune cose velocemente, mentre lei faceva scorrere le *slides*. La ringrazio per averle messe a disposizione degli uffici e per avercele distribuite.

Due miliardi e mezzo per una cura del ferro decisamente importante di carattere regionale. Ministro, credo che sia fondamentale cercare di capire dove vengono spese queste risorse, perché nell'altra *slide*, nella quale lei, in maniera puntuale, faceva un paragone su quelli che sono i piani, i risparmi e l'eliminazione di CO₂, che metteva in parallelo la realtà metropolitana di Roma a quella di Napoli e di Milano, il PNRR a suo carico dovrebbe avere un'incidenza dello 0,7 quindi del 70 per cento, se non ho capito male, rispetto a quella prodotta da Roma.

Non mi sembra di aver visto investimenti particolari su quel quadrante, per quanto riguarda l'abbattimento della CO₂ che è pari – mi sembra – a tre volte quello di Milano e tre volte quello di Napoli. Quindi queste ferrovie regionali, che riguardano soprattutto i pendolari, quanto incidono sulle realtà metropolitane in generale e in maniera particolare sul traffico dei pendolari verso la capitale d'Italia? Lo stesso vale per gli aeroporti, Ministro, perché mi sembra che anche in quel caso Fiumicino – che credo essere lo scalo più importante d'Italia – non vedesse nessun tipo di colorazione particolare, ma magari mi sbaglierò.

La questione delle risorse messe a disposizione per l'approccio delle necessità idriche: Ministro, credo di aver letto che sono finalizzate a migliorare l'accesso alle risorse idriche stesse e naturalmente al risparmio delle risorse idriche. Mi permetto di sottolineare anche la necessità della depurazione delle risorse idriche, che magari sarà compreso nel Piano che lei ha presentato, ma a me è sfuggito, in maniera particolare all'emergenza arsenico che riguarda l'acqua di tantissime parti d'Italia che non è ritenuta potabile, proprio per le percentuali di questa sostanza particolarmente elevata in tante zone d'Italia, Nord, Centro e Sud.

Stendo un velo pietoso sulla sicurezza stradale, perché purtroppo in Commissione Trasporti abbiamo un lavoro che è lì, appeso, proprio sulla sicurezza stradale. Magari una volta vorremmo confrontarci con lei in maniera particolare.

Credo fondamentale la richiesta fatta dai colleghi Rixi e Sozzani, ma anche dalla collega Bruno Bossio per quanto riguarda l'elenco delle opere e con questo concludo, Ministro. Noi nelle due precedenti esperienze ministeriali che abbiamo avuto in Commissione, quindi con il Ministro Toninelli e con la Ministra De Micheli, abbiamo avuto due fasi. Una fase che posso definire particolarmente ideologica. Mi ricordo da parte del Ministro Toninelli tante dichiarazioni forti e roboanti che poi si sono tradotte nel nulla, in maniera particolare la questione di Autostrade per l'Italia, ma ne

potrei citare molte. Con la Ministra De Micheli abbiamo avuto tanti annunci, quindi è fondamentale – come hanno sottolineato i colleghi – avere l’elenco delle opere e degli interventi, per capire se sono stati realmente distribuiti e finalizzati bene su tutto il territorio nazionale, ma soprattutto per evitare la cosiddetta « annunciate ». Mi dispiace dirlo perché credo che non ci siamo proprio e rischiamo di perdere l’ennesima occasione.

Sulla questione della TAV e del ponte sullo Stretto di Messina, sappiamo quali sono state le polemiche e le discussioni rispetto all’inserimento del ponte o meno all’interno del PNRR. Infatti non c’è, ma per quanto riguarda la TAV sono sinceramente preoccupato dalle sue ultime dichiarazioni, nelle quali ha parlato in maniera chiara di dover risentire nuovamente i territori. Credo che questi territori siano stati tante volte ascoltati e di passaggi su quest’opera ne siano stati fatti centinaia, non riusciamo a capire se sia necessario ancora approfondire.

Con questo, presidente, la ringrazio e ringrazio anche il Ministro, dicendovi soltanto e veramente in chiusura: Ministro ha un’enorme responsabilità, lo sappiamo tutti e ce l’abbiamo anche noi in parte nel sostenerla e nell’accompagnarla rispetto a queste decisioni. Non si faccia imbrigliare da veti di carattere ideologico che questa volta l’Italia non può assolutamente permettersi. Grazie, Ministro. Grazie, presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Fregolent, poi onorevole Rospì, così abbiamo completato tutti i gruppi, poi riprendiamo con gli interventi dei gruppi dell’altra Commissione.

SILVIA FREGOLENT. Grazie presidente. Grazie Ministro. Sicuramente parlare di interconnessioni tra infrastrutture è qualcosa di innovativo perché per troppo tempo il nostro Paese ha costruito le varie infrastrutture. Per troppo tempo abbiamo creato infrastrutture indipendenti, le ferrovie in concorrenza con le autostrade e le autostrade in concorrenza con le ferrovie, chi viene da Torino sa che ci si riferisce in

particolare alla Torino-Lione, ma non solo. Strade statali o strade provinciali che dopo la riforma delle province hanno bisogno sicuramente di essere mantenute in maniera diversa e porti lasciati a se stanti, non collegati mai con infrastrutture. Il fatto che lei oggi abbia parlato di interconnessione, secondo me è quel passo di qualità in avanti di cui questo Paese aveva bisogno e che non è mai stato fatto prima.

Basta soltanto ricordare – come sicuramente ricorderà la presidente Rotta – che quando facemmo l’audizione con i gestori delle autostrade, a una mia precisa domanda sul perché non si prevedeva mai un’interconnessione di opere tra autostrade e ferrovie, la risposta fu « perché la politica non l’ha mai previsto » e a noi allora hanno chiesto un elenco di opere pronte per poterle mettere, ma ovviamente questa non è una strategia di lungo percorso, perché le opere erano veramente molto limitate e sicuramente più legate a una legge di bilancio. Quindi questo è sicuramente l’aspetto positivo, per cui la ringrazio e sicuramente è il motivo per cui abbiamo avuto anche un parere positivo dell’Europa.

Alcuni punti soltanto di riflessione. Anch’io come torinese, mi spiace, devo insistere sull’alta velocità, sulla parte commissariale e sulla tratta italiana. So che nel PNRR sono previste le opere cantierabili fino al 2026 e quindi io non mi agito – tendenzialmente i sabaudi non si agitano – ma non vedo perché debba essere inserita un’opera che scade nel 2030 e non nel 2026. Ma visto che nelle *slides* lei parla di dieci anni di opera, allora lì un pochetto mi agito perché lì vorrei vedere la Torino-Lione e il commissario che prevede la tratta italiana. Come lei sa benissimo, per averlo già detto migliaia di volte, l’11 giugno ci sarà la CIG (Commissione intergovernativa) Francia-Italia dove arriveremo al dunque e non possiamo rispondere che facciamo una grande consultazione dei comuni, anche perché per quella c’è l’osservatorio che basta riattivare, abbiamo già lo strumento.

In secondo luogo – sarò molto rapida – lei parla di risorse idriche. Oggi nelle *slides*

ne ho viste poche, ma può essere che obiettivamente sia dovuto al fatto che lei ancora debba avere del tempo per inserirle. A parte le risorse per nuovi impianti idrici, io le ricordo che c'è tutta una politica — che da decenni Paesi come Israele o come la Germania fanno — di uso e riuso delle acque grigie, ma noi non sentiamo ancora parlare di questa cosa, oltre alla parte di riqualificazione delle acque attraverso impianti di depurazione.

Sarebbe fondamentale e importante — sapendo che si arriverà sempre di più a un uso contingentato dell'acqua potabile — prevedere che per tutto ciò che non è uso igienico e uso alimentare si possano usare le acque grigie come si fa, per esempio, in Israele. C'è una battuta fantastica a Gerusalemme: « Noi facciamo festa quando a Tel Aviv vanno in bagno, perché vuol dire che una nuova pianta potrà nascere. » Lì effettivamente con le acque delle urine, attraverso impianti di depurazione, hanno vinto la battaglia sul deserto.

Io non credo che l'Italia sia da meno per ingegneri e per capacità di progettazione, quindi mi auguro che anche nella parte in cui lei parla, giustamente, di una nuova qualità abitativa per le case che chiamiamo di edilizia sociale o case popolari — francamente negli anni Settanta e non solo erano veramente le più brutte — io chiedo che anche lì venga fatta una programmazione e progettazione per il riuso delle acque grigie, come ormai fanno alcuni comuni italiani. Basta mettere in pratica quello che alcuni comuni fanno, lo stanno sperimentando. Io penso che anche qui ormai — visto che in altri Paesi d'Europa si fa da decenni — la sperimentazione deve essere superata.

Chiudo con la parte invece di infrastruttura digitale che non è propriamente dipendente da lei, mi rendo conto, che però è molto importante per i retroporti. Quindi sicuramente anche con il Ministro Colao noi ci aspettiamo una collaborazione, affinché i nostri porti che da questo punto di vista sono arretrati, entrino del mondo. Grazie mille, signor Ministro.

GIANLUCA ROSPI (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Vado subito al

sodo anche io. Ringrazio il Ministro per la relazione abbastanza dettagliata, è una relazione che guarda al futuro e questo mi fa piacere. C'è un po' di tutto, c'è una bella visione sull'ambiente, sull'idrogeno sull'energia, sulle infrastrutture. Però volevo ritornare su quanto è stato già detto, perché secondo me manca qualcosina.

Parto dall'alta velocità. È bene portarla fino a Reggio Calabria, io direi fino a Palermo e quindi per completare quella dorsale che forse è la più lunga dell'Europa, quella che va dalla Scandinavia fin giù a Palermo per poi andare a La Valletta. In questa dorsale non possiamo non tener conto di uno degli anelli fondamentali.

Sono tutti fondamentali nell'alta velocità, come lo è anche il collegamento tra Reggio Calabria e Messina, anche lì non possiamo avere una strozzatura e va risolto anche quello se vogliamo completare quello che ci dice l'Europa, cioè la rete TEN-T. Però sull'alta velocità dobbiamo, secondo me, anche avere una nuova visione — visto che quest'anno c'è anche la revisione del regolamento che l'Europa ci chiede — ed è quella di fare in modo che l'Italia non abbia un unico collegamento con l'Europa che è quello tirrenico. Io vedo, per esempio, sul lato Adriatico una carenza.

La rete TEN-T si ferma ad Ancona e poi riprende a Foggia dalla dorsale Napoli-Bari, quindi è scoperto tutto quel tratto che va da Foggia ad Ancona che è un tratto fondamentale, perché metterebbe in collegamento tutti i porti del Sud-Est, ma anche quello di Gioia Tauro, dandogli la doppia opportunità — quindi sia l'asse tirrenico che l'asse adriatico — direttamente con l'Europa. Quando parliamo di alta velocità, dobbiamo pensare a un'alta velocità che non è solo passeggeri, ma soprattutto merci.

Lei, Ministro, ha parlato dei porti, ha parlato dello sviluppo delle ZES (Zone Economiche Speciali) della retroportualità. Sono pienamente d'accordo con lei, perché noi come territorio italiano siamo immersi nel Mediterraneo e possiamo candidarci ad essere forse la piattaforma del Sud Europa, come intero Paese Italia. Potremmo utilizzare, per esempio, la capacità dei porti di Genova e Trieste come *export* delle merci

europee e immaginare i porti del Sud Italia come porti di *import*, soprattutto Gioia Tauro e Taranto che sono di fronte a Suez, ma anche a Gibilterra, se guardiamo Gioia Tauro.

Teniamo presente che — lo abbiamo visto anche quando si è bloccato il canale di Suez — è uno dei colli di bottiglia importanti per i traffici globali; da lì passa oltre il 10 per cento del traffico merci dell'intero pianeta ed è in continua espansione, se pensiamo ai nuovi mercati, non solo la Cina ma anche l'India. Quindi è fondamentale ricalibrare e dire all'Europa di ricalibrare anche la rete TEN-T pensando a una doppia dorsale che è quella non solo tirrenica, ma quella adriatica, quindi collegare in maniera stabile e veloce Foggia con Ancona.

Detto questo, ritorno anche io sull'elenco delle opere. È fondamentale avere l'elenco delle opere, perché da lì riusciamo a capire, come Commissioni, quali sono le priorità, dove vuole intervenire e come vuole intervenire il Governo. Qui le vorrei dare il mio modesto suggerimento come tecnico, visto che sono anche un ingegnere. Abbiamo visto i commissari delle opere negli scorsi decreti, però abbiamo anche visto che allo stesso commissario sono stati dati diversi cantieri, anche importanti. Ci sono commissari che gestiscono addirittura cinque cantieri contemporaneamente. A mio avviso questo può essere un errore, perché si carica di lavoro una singola persona o una singola struttura. Visto che abbiamo tante professionalità anche nella società civile, io sarei del parere di allargare il commissariamento alla società civile e prendere *manager* non solo pubblici, ma anche privati e dare un commissario per ogni opera. In questa maniera si creerebbe anche una concorrenza a chi svolgerebbe meglio il lavoro, a chi lo completerebbe meglio e prima possibile, visto che l'Europa ci impone anche un altro vincolo importante che è quello del 2026, perché tutte le opere del PNRR devono essere completate entro il 2026.

Chiudo con altre due domande. L'idrogeno per il trasporto ferroviario. Benissimo, io ho lavorato molto in questa dire-

zione, secondo me il futuro non solo delle ferrovie, ma anche delle auto è l'ibrido, l'idrogeno elettrico, perché il futuro sono le batterie. Io vedo bene l'idrogeno, soprattutto per le ferrovie turistiche e per le ferrovie interne, anche perché c'è la capacità di produrlo. Però bisogna capire come produciamo questo idrogeno, perché se noi produciamo idrogeno...

PRESIDENTE. Onorevole, sono passati cinque minuti e mezzo.

GIANLUCA ROSPI (*intervento da remoto*). Ho finito. L'ultima domanda è sulla rigenerazione urbana. Benissimo parlare di rigenerazione urbana, però dobbiamo anche capire come modificare il 110 per cento, che interviene sull'edificio. Secondo me dobbiamo allargare la misura per fare in modo che si intervenga su un comparto più ampio, come il quartiere, perché non c'è bisogno solo di riqualificare gli edifici, ma anche gli spazi sociali. Grazie.

PRESIDENTE. Onorevole Mazzetti.

ERICA MAZZETTI. Grazie, presidente, e soprattutto grazie al Ministro di partecipare a questa importante audizione delle Commissioni riunite che chiediamo da tempo, proprio in seguito alla sua recente partecipazione ad altra seduta, dove come parlamentari abbiamo espresso delle osservazioni. Con grande soddisfazione vedo che buona parte di queste — come lei ha detto all'inizio — sono state recepite da lei e dal suo Ministero, e sono parte integrante di questo importantissimo Piano nazionale per la ripresa del nostro Paese.

Vi sono alcuni macrotemi cui voglio accennare, fra cui una parte principale: si parla giustamente di realizzare delle opere, di concluderle entro il 2026; come già avevo detto anche l'altra volta e come più volte ho ripetuto, vedo che non possono essere eseguite con l'ordinario codice degli appalti e si procederà con il metodo che doveva essere straordinario e che mi sembra invece sia ormai diventato ordinario, cioè quello dei commissari. Commissari che non saranno più chiamati « straordinari », bensì

«ordinari»: questo a dimostrazione che il codice degli appalti emanato nel 2016 non va bene. Noi di Forza Italia lo abbiamo sempre detto, e questa è la riprova.

In queste situazioni, quando si parla di «commissari», bisogna secondo me disegnare un perimetro, perché dobbiamo anche capire quali sono i limiti fra il controllore e il controllato, soprattutto se nella trattativa viene meno la limitazione della libera concorrenza di mercato fra le imprese. Se così fosse, dovremmo lavorare in modo diverso perché non possiamo sacrificare tutte quelle piccole e micro aziende di cui è fatto il nostro Paese, che naturalmente non riescono a concorrere con quelle più grandi. È questo secondo me uno dei temi principali che dovremmo approfondire.

Inoltre, visto che, come dicevo prima, non sarà possibile realizzare queste opere in modalità ordinaria con il codice degli appalti, dobbiamo solo semplificare molto. Da quello che capisco non vi sono i tempi tecnici per approvare un nuovo codice e molte opere verranno realizzate con la semplificazione delle procedure nell'imminente decreto-legge «semplificazioni», che verrà presentato alle Camere a giorni. Vorrei chiedere a lei se in questo decreto-legge vi sono delle norme veramente di semplificazione, perché purtroppo negli ultimi anni abbiamo visto troppo spesso i decreti-legge che dovevano andare a semplificare, vedi lo «sblocca cantieri» e l'ultimo decreto-legge «semplificazioni», che invece di andare a semplificare hanno complicato le situazioni.

Un altro tema che volevo approfondire con lei e che è per noi fondamentale, è come verrà effettuato e valorizzato il partenariato pubblico-privato. Si fa molto riferimento a questo e noi l'abbiamo chiesto con insistenza, però nelle *slide* che vedo non è chiarito come avverrà questo rapporto fra il pubblico e il privato che credo sia sempre fondamentale, ma a maggior ragione in questo momento.

Per quanto riguarda il tema fondamentale degli investimenti idrici, essi sono importantissimi. Già il Governo Conte II aveva previsto un Piano nazionale di bacini idrici

e di invasi; vorrei capire da lei se questo confluirà nel PNRR e se verranno mantenute le opere già indicate in questo Piano, cosa che sarebbe di primaria rilevanza.

Inoltre, vorrei capire se in questo inserimento delle infrastrutture idriche vi sia un piano per nuove opere, perché purtroppo in tante zone d'Italia, come sappiamo, non c'è nemmeno una rete idrica esistente o efficiente; sappiamo benissimo che buona parte è di competenza comunale, però naturalmente i comuni da soli non ce la fanno. Le chiedo anche se è intenzione del Governo finanziare ciò; come se è intenzione finanziare con il PNRR — cosa importantissima che diceva prima la collega — una serie di depuratori per le acque sia industriali che civili, che sarebbero fondamentali nonché di buonsenso per una nuova visione del nostro Paese e che porterebbero a un risparmio assai rilevante.

Altra cosa rilevante è il settore portuale, già rammentato da diversi miei colleghi, perché sappiamo benissimo che l'Italia è una penisola ed esso è strategico per il nostro Paese. Tuttavia, tale settore va ammodernato, sia con interventi di dragaggio, perché siamo molto distanti da quelli che sono gli standard internazionali richiesti, sia con l'innovazione digitale e *green*, al fine di essere inseriti nell'ambito del panorama geo-economico europeo e internazionale. Per l'Italia questo è fondamentale. Nelle prime *slide* a cui ho potuto dare un'occhiata molto veloce non ho visto quale sia la strategia in questione; sicuramente in questo contesto è importantissimo rilanciare il ponte sullo Stretto di Messina. Poiché più volte si sono rincorse diverse versioni, vorrei avere da lei in questa sede un chiarimento su tale argomento, e di conseguenza anche su tutto ciò che riguarda gli investimenti sui retroporti e gli interporti.

Ultimo tema che mi interessa particolarmente e che vorrei affrontare in modo sintetico, ma che deve rientrare in questo PNRR, è sicuramente quello dell'Italia centrale. In primo luogo per un discorso di piano strategico di collegamento delle aree interne: le chiedo se avete previsto un piano

nazionale di una rete stradale che colleghi veramente anche tutte quelle parti e quei borghi dell'Italia centrale sparsi sul nostro territorio, che altrimenti rischiano lo spopolamento. Oltre a ciò, un'altra cosa fondamentale è se nel PNRR sia previsto un piano strategico particolare per le aree terremotate dell'Italia centrale. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Mazzetti. Onorevole Zolezzi.

Io poi ho l'onorevole Pezzopane, l'onorevole Patassini; invito quindi, se ci sono altri colleghi che intendano intervenire, a prenotarsi. Grazie.

ALBERTO ZOLEZZI. Grazie, presidente. Ringrazio il Ministro Giovannini. Io ricordo questo impegno, che è già nel nome del Ministero, ovvero l'aggettivo « sostenibile » apposto a entrambi i sostantivi presenti nella denominazione del Ministero. Credo allora che debba essere posta attenzione anche alla qualità dell'aria.

Lei ha parlato nel Nord della riduzione di 15 minuti dei tempi di percorrenza fra Milano e Venezia su ferrovia; ricordo che fra Napoli e Bari si arriverà a un risparmio di un'ora e mezzo. Premesso che secondo me questi tempi risparmiati sono opinabili (sono i tempi forse per i passeggeri, di sicuro non per le merci), è la zona a più elevato prodotto interno lordo nazionale, che ha più bisogno di far passare le merci dalla gomma al ferro, sia per motivi di logistica, di velocità, che anche ambientali. Il TAV Brescia-Padova non è omogeneo al resto della tratta di quel corridoio europeo, per esempio tra Venezia e Trieste. Nel parere dell'VIII Commissione (Ambiente) al PNRR era stato detto di avere corridoi omogenei; vi è un potenziamento infrastrutturale e tecnologico fra Venezia e Trieste, e possono esserci per amor del cielo anche dei nuovi binari, ma invece il TAV Brescia-Padova è buttato lì con una sorta di tappo, perché c'è tutta la tratta tra il Brennero, Modena e il Tirreno dove dovrebbero passare le merci, ma su questa tratta con l'attuale progettualità le merci non possono passare. Proprio oggi in Commissione ecmafie ARPA (Agenzia regionale per la pro-

tezione dell'ambiente) Veneto ha detto che sta monitorando il rischio di peggioramento dell'inquinamento da sostanze perfluoroalchiliche, di cui è « inzuppata » tutta la Pianura che dovrebbe essere attraversata nel cantiere fra Verona, Vicenza e Padova: per cui il principio DNSH (*do no significant harm*), che è uno dei principi cardine del PNRR, è in forte dubbio per quest'opera.

Queste zone del Nord Italia hanno superamenti delle polveri sottili molto importanti. Lo studio costi-benefici del TAV Brescia-Padova afferma che non c'è alcuna riduzione prevista di emissioni, anzi c'è un aumento. In quelle zone l'aria è cancerogena un giorno su due fra ozono e PM 2.5.

Non si parla, neanche in queste linee che ci ha portato oggi, di ferrovie e metropolitane per il Veneto; bene che ci sia un accenno almeno per la Lombardia. Tra l'altro, sono passate all'ANAS (Azienda nazionale autonoma delle strade) varie strade, ma è necessario finanziarne presto la riqualificazione, che in alcuni casi è alternativa alla costruzione di autostrade. Vedi il tratto tra Mantova e Cremona, dove la SS10 è passata da poco di nuovo in capo ad ANAS: auspichiamo ne inizi presto la riqualificazione, che tra l'altro non costerebbe più di 100 milioni contro i 2 miliardi che costerebbe l'autostrada, la quale diventerebbe un nuovo costoso campo da calcio come la BreBeMi che è in passivo da dieci anni consecutivi. Confagricoltura ha 83 aziende che hanno fatto ricorso contro gli espropri autostradali: non sono solo i portavoce del Movimento 5 Stelle, ma c'è un territorio vivo che lavora e che vuole servizi comodi e pubblici.

Un'altra opera importante è il raddoppio ferroviario Verona-Villafranca aeroporto, Mantova interporto di Valdarò, Mantova città e poi Modena. La progettazione in capo a RFI (Rete ferroviaria italiana) consentirebbe intermodalità aeroportuale, ferro e acqua, quindi una cosa piuttosto evoluta: non capisco perché non se ne parli neanche da parte di chi richiede commissariamenti per Cortina 2026. Ricordo che il cambiamento climatico fa supporre che Verona e Mantova saranno sopra il livello del mare ancora per decenni, mentre per

altre zone non si sa: di sicuro investire su queste zone per ridurre le emissioni climalteranti può essere utile anche per tenere sopra il livello del mare tutto quello che è più verso l'Adriatico. Grazie.

PRESIDENTE. Onorevole Pezzopane.

STEFANIA PEZZOPANE (*intervento da remoto*). Grazie, presidente, cercherò di rimanere entro i tempi dati. Ministro, con i colleghi del Partito Democratico dell'VIII Commissione (Ambiente) ci siamo dati una scaletta di priorità da riferirle, su cui le porrò anche dei quesiti; ovviamente ringraziandola, signor Ministro, anche per l'energia con cui ha presentato questo Piano e con il chiaro riferimento alla necessità di giocare positivamente questa occasione storica, di avere uno sguardo d'insieme e di ragionare su una strategia-Paese. D'altronde, è un'occasione da non perdere anche questo tipo di collaborazione fra le forze politiche. Condivido quindi la premessa; entro nel merito delle proposte.

Anch'io, come i colleghi, ritengo che dobbiamo entrare nel merito dei progetti, mi associo quindi alla loro richiesta; ma già sulla base del materiale che oggi ci ha proposto mi sento di sottolineare gli aspetti seguenti.

Il primo punto riguarda il sistema dei porti, che a nostro giudizio è strategico. Abbiamo già discusso come Commissioni riunite il tema dei dragaggi in un'ottica di sostenibilità ambientale — come diceva lei — in connessione con gli altri Ministeri. Vista la presenza di più voci di finanziamento disponibili sul tema, lei intende avviare un piano strategico su di esso insieme al MiTE (Ministero della transizione ecologica)? Noi vedremmo di buon occhio una cosa del genere, un'iniziativa coordinata e strategica di questo tipo.

Il secondo aspetto è la rigenerazione urbana e le politiche dell'abitare, che sono sicuramente uno dei temi su cui è molto praticabile concretamente il superamento di disuguaglianze. Le propongo dei contenuti.

Sul fronte della riforma, le chiediamo di sostenere l'iter della legge al Senato sulla

rigenerazione urbana, perché riteniamo, pur con le dovute eventuali necessità di miglioramento, che si sia già ad un punto importante.

Sul Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare noi riteniamo che una possibilità sia quella di finanziare con risorse del PNRR gli interventi contenuti nelle proposte pervenute, vi è quindi una grande attenzione dei territori; ma quelli non entrati in graduatoria? Anche recuperando altre risorse giacenti e non spese in linee di finanziamento del Ministero. Cioè, abbiamo aperte delle graduatorie e potremmo celermente utilizzare delle risorse intervenendo lì.

Sulla questione degli appalti, giorni fa abbiamo avuto un importante incontro con il CRESME (Centro ricerche economiche, sociologiche e di mercato per l'edilizia) e con Anac (Autorità nazionale anticorruzione), che ci hanno fornito dei dati significativi. Noi vorremmo che nel dibattito sul codice degli appalti quei dati fossero tenuti in considerazione, perché l'accelerazione che noi vogliamo e perseguiamo in tutti i modi non può avvenire a scapito della concorrenza e soprattutto della legalità e della sicurezza sul lavoro. Ci adopereremo nel decreto-legge «semplificazioni» appunto per semplificare, ma non condividiamo un approccio ideologico sul codice degli appalti.

Vi sono altri tre argomenti. L'alta velocità adriatica per noi è molto importante; però, Ministro, le sottopongo il tema di quelle che io chiamo «aree bianche». Ci sono delle aree, penso per esempio al capoluogo della regione Abruzzo, L'Aquila, che è anche la mia città ed è una città che sta cercando di uscire faticosamente dal disastro del terremoto: è in un'area bianca, cioè è distante dall'alta velocità sia su Roma, sia su Pescara e non si collega con la rete Roma-Pescara perché la rete Roma-Pescara passa per Avezzano-Sulmona. Come pensiamo di connettere situazioni del genere all'alta velocità? Con le reti regionali? Con un miglioramento del sistema autostradale? Ecco, io credo che puntualizzare queste aree bianche distanti dall'alta velocità, ma che sono aree urbane significative,

dove ci sono attività economiche, commerciali, universitarie, rappresenti un modo per superare le disuguaglianze.

PRESIDENTE. Onorevole Pezzopane, mi scusi, ha parlato per 5 minuti e 36 secondi. Prego.

STEFANIA PEZZOPANE (*intervento da remoto*). Passando alla penultima domanda, tra i vari indicatori sull'impatto sociale e l'impatto economico, suggerirei anche di qualificarci sull'impatto di genere.

Infine, l'ultima questione riguarda il tema dell'aumento dei prezzi dei materiali di ricostruzione e dell'edilizia, che purtroppo non dipende da nessuno di noi, ma che rischia di compromettere le procedure di appalto e soprattutto i numeri degli appalti: lo vediamo già in questi giorni per quanto riguarda il «superbonus» e la ricostruzione.

Credo di aver detto tutto e mi scuso se ho rubato qualche secondo in più.

PRESIDENTE. Onorevole Patassini.

TULLIO PATASSINI (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Ringrazio il Ministro per la relazione e per le *slide* che ha offerto alle Commissioni, per la condivisione delle scelte strategiche per l'Italia con le Commissioni competenti della Camera e anche del Senato.

Mi unisco alla richiesta del collega Rixi sulla necessità di avere un dettaglio maggiore degli interventi che vengono effettuati, in una logica veramente di trasparenza e di efficacia dell'azione amministrativa: cogliendo positivamente il suggerimento che lei ha dato di concentrare l'attività sui corridoi europei, valorizzando i corridoi TEN-T, sia quelli verticali, ma anche quello orizzontale, che per il Centro Italia si può idealmente identificare con la Civitavecchia-Ancona; e in particolare lo sviluppo — su cui magari chiederemmo qualche ulteriore chiarimento — della dorsale adriatica, sia da un punto di vista autostradale (terza corsia da Porto Sant'Elpidio fino al Sud), sia da quello dell'implementazione dell'alta velocità ferroviaria, perché

chiaramente essa diventa l'altro asse portante della nostra Italia.

Sulla questione dei porti, sull'intermodalità, sulle interconnessioni sia di merci che di persone, condividiamo una scelta assolutamente strategica per tutti i territori italiani. La questione che non abbiamo visto nelle *slide* (penso sia semplicemente una questione di sintesi) è l'intermodalità tra il porto di Ancona, l'interporto e l'aeroporto, là dove Ancona diventa un terminale strategico del corridoio TEN-T verticale e là dove, sia a livello ferroviario ma ancor più a livello stradale, vi è la necessità di portare a termine quest'ultimo miglio.

Da ultimo, apprezziamo anche l'esigenza di dotare le ferrovie non principali, non strategiche come le ferrovie turistiche con l'impiego dell'elettrificazione e in alcuni casi dell'idrogeno, che penso sia una tecnologia che va valorizzata ancora di più a livello ferroviario. Grazie, signor Ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Braga. Poi io non ho nessun altro, vorremmo dire una parola io e la presidente Paita. Prego, onorevole Braga.

CHIARA BRAGA (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Vorrei ringraziare anch'io il Ministro. In realtà l'onorevole Pezzopane ha già anticipato molte delle questioni che come gruppo del PD avevamo proposto di segnalare come priorità al Ministro. Torno soltanto su una di tali questioni, che riguarda il tema della mobilità sostenibile.

Nel PNRR ci sono varie voci di investimento che riguardano sia l'adeguamento della rete che la sostituzione dei mezzi. Ovviamente uno degli obiettivi è capire se questa programmazione, che in qualche modo viene prevista per aree superiori ad una certa dimensione, possa tener conto anche di alcuni contesti: penso ad esempio a quello che conosco meglio, della Pianura Padana, dove il tema dell'inquinamento e dalla pressione ambientale non riguarda solo, purtroppo, le città metropolitane, ma anche tutto il tessuto della città diffusa. Il suggerimento è, dunque, valutare la possi-

bilità di finanziare progetti anche su aree in cui più amministrazioni riescono a produrre progetti integrati su una scala dimensionale sufficiente e adeguata. E poi, valutare se le linee di finanziamento che possono essere state previste nel PNRR potranno trovare un incremento di risorse, soprattutto sul tema della sostituzione dei mezzi di trasporto pubblico in particolare, anche tramite altre possibilità di finanziamento del Ministero o di risorse europee future che potrebbero essere destinate in questo senso. La ringrazio, presidente.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Braga. La presidente Paita, prego.

RAFFAELLA PAITA, presidente della IX Commissione. Sì, intervengo molto velocemente, ringraziando il Ministro e anche apprezzando il lavoro del PNRR: devo dire la verità, le opere ferroviarie, ma anche gran parte delle opere ambientali e di monitoraggio inserite dentro il PNRR mi vedono completamente d'accordo.

Io sono preoccupata di due aspetti che vorrei sottolineare. Il primo aspetto è quello relativo al tema sollevato anche da molti colleghi, delle semplificazioni necessarie per realizzare le opere. Ministro, ormai lo sa perché me lo sente dire da tanto tempo: se noi considerassimo anche solo i 200 miliardi di opere che sono previste da PNRR senza i fondi ulteriori, avremmo davanti circa 2.000 giorni per la realizzazione delle opere, perché si va da ora al 2026, quindi sono 100 milioni al giorno che vanno spesi. Siccome il sistema funzionerà come un SAL (stato avanzamento lavori), trattandosi di opere pubbliche, cioè le risorse arriveranno se verrà dimostrato che c'è un processo di realizzazione reale, e poi se l'opera sarà « messa a terra » davvero nel 2026, noi queste semplificazioni le dobbiamo introdurre subito.

Per me si possono chiamare in tutti i modi possibili, anche i più creativi: « sospensione del codice degli appalti », « revisione del codice degli appalti », « eliminazione dei colli di bottiglia »; la questione è semplice: noi abbiamo colli di bottiglia nella fase progettuale, nella fase autorizzativa,

nella fase esecutiva, dell'appalto e nella fase che io chiamo « patologica » dei ricorsi, perché spesso le opere sono ferme anche per i ricorsi. Ecco quello che vorrei che venisse chiarito: i principi che sono dentro la scrittura del PNRR, cioè ritorniamo allo spirito originario delle direttive comunitarie, mi vedono d'accordo, però poi bisogna tradurli in norma; chiederei quindi al Ministro di sapere quando verranno redatti la legge delega o il decreto con cui si procederà al tema della semplificazione.

La mia idea è questa. Invece di chiedere, avanzo una proposta: che questo procedimento valga per le opere del PNRR e per tutte le opere del decreto-legge « semplificazioni », almeno per disporre di un'ampia gamma. Se dovesse poi funzionare e dovessimo renderci conto che meno ci complichiamo la vita e meglio è per il Paese, magari lo faremmo funzionare anche per tutto il resto delle cose che dovremo fare da qui in avanti; ma insomma, una sperimentazione almeno la applicherei al « semplificazioni I », al « semplificazioni II » e al PNRR, giusto per essere molto concreti.

La questione riguarda i tempi. Siccome anche sul decreto-legge « semplificazioni » stiamo accumulando qualche ritardo, quando invece dobbiamo cercare di operare, di lavorare subito, vorrei capire con quale tempistica si arriverà a questa semplificazione: che per me può essere chiamata in mille modi, ma in sostanza è una revisione forte del codice degli appalti in tutti i colli di bottiglia che ho provato a sintetizzare.

Seconda questione. Io vengo da un'audizione che ho presieduto prima con il rappresentante del MIMS (Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile), l'ingegner Migliorino. Ministro, le dico la verità: sono molto provata, perché sono molto gravi le cose che ha detto l'ingegner Migliorino in riferimento ai controlli che i concessionari non avrebbero svolto; anzi lui ha usato una parola molto chiara, « omissione » di controlli sul viadotto Ragone, ovvero quello che è stato chiuso in Liguria ancora una volta, ma potrebbe valere per qualsiasi altra regione. Queste affermazioni sono molto gravi, perché sottendono una

prassi che sarebbe continuata nonostante ciò che è avvenuto nel 2018, da quello che l'ingegner Migliorino ha affermato, scritto e inviato alle nostre Commissioni.

Ma non solo, l'ingegner Migliorino ha anche aggiunto un dettaglio. Quello che sto dicendo non riguarda il Ministero: sono prassi contestabili, ma che riguardano i privati che gestiscono però, ricordo sempre, un bene pubblico, non un bene loro. Quello che ha detto l'ingegner Migliorino nella seconda fase dell'audizione è altrettanto grave: l'ingegnere ha detto che l'ANSFISA (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali), di cui lei oggi ha nominato il nuovo vertice, in realtà non solo non è operativa, ma che non si è nemmeno ancora deciso se l'ANSFISA dovrà svolgere le funzioni di monitoraggio oppure una funzione più di definizione dei criteri sul monitoraggio.

Dico la verità, a me sono cadute le braccia, perché l'ANSFISA è stata annunciata dal Ministro Toninelli nel 2018, dopo il Ministro Toninelli è arrivata la Ministra De Micheli, dopo la Ministra De Micheli è arrivato questo Governo, e l'ANSFISA non è ancora operativa. Se l'ANSFISA non è operativa, cioè se materialmente le persone non vanno a controllare i viadotti, il campione di verifica sarà inferiore rispetto alle nostre necessità. Già il fatto stesso che sia un campione è qualcosa di grave, perché se sono vere le cose che ha detto Migliorino potenzialmente ci potrebbero essere altri numerosi viadotti Ragone o numerosi viadotti Morandi. Questo Paese non ha regalato ai concessionari le autostrade: ha dato un bene in concessione e ha il dovere di controllare che cosa avviene di quel bene.

Mi scuso per il tono, ma devo dire che sono veramente provata sotto il profilo personale e umano, perché avevo immaginato che quello che è accaduto nel 2018 fosse stato corretto in questi anni. Siccome ho sentito centinaia di migliaia di dichiarazioni sulla revoca delle autostrade, ma nel frattempo il Governo che doveva rafforzare i sistemi di controllo evidentemente non ha fatto la sua parte (non voglio imputare questa responsabilità a nessuno dei

singoli, dico che però il dato di fatto è questo), più che annunci della nomina del nuovo vertice di ANSFISA — di cui non mi interessa niente, perché le nomine non mi interessano, a me interessa sapere che cosa fanno le agenzie —, oggi mi sarei aspettata di leggere precisamente quando verranno assunte le persone, che cosa faranno dentro questa agenzia e quando inizieranno i controlli non a campione ma definitivi, per fare in modo di poter dire che questo Paese è un Paese civile.

Questa cosa c'entra molto con il PNRR, perché parlare di miglioramenti dei sistemi di manutenzione anche attraverso le nuove tecnologie, quando non abbiamo una situazione, un quadro giusti, penso sia abbastanza non dico inutile, ma piuttosto disallineato. Io lo dico anche con grande chiarezza: dopo quello che è accaduto oggi, le Commissioni — almeno per la parte che mi compete, ma la collega Rotta è molto disponibile e molto aperta a ragionamenti di questo genere, e sono quindi sicura che continuerà la collaborazione — andranno in fondo, concessionario per concessionario, realtà per realtà, società per società, per sapere se questo Paese è in sicurezza oppure no; oppure se stiamo raccontando all'Europa che abbiamo bisogno di finanziamenti per realizzare altre opere, ma non siamo in grado di gestire quelle esistenti.

PRESIDENTE. Grazie. Grazie, Ministro. Mi unisco naturalmente alle parole della presidente Paita, perché credo che la questione della sicurezza riguardi tutti e che sia anche al centro del suo interesse.

Nel ringraziarla per quanto oggi è venuto a spiegare, perché per noi ogni pezzo ulteriore di informazione, come lo sono la sua esposizione e queste *slide*, rappresenta un modo anche di poter essere utili nel nostro ruolo e per il Paese, e nell'unirmi al coro di richieste di singole opere — comprendiamo quali possano essere state fin qui le riserve, ma è utile per poi raccontare concretamente il Piano —, aggiungo solo qualche piccolo commento, Ministro. Grazie anche per il lavoro che ha svolto.

A proposito di regole, attendiamo il decreto-legge, ci auguriamo che sia un decreto e non una legge delega, per il suo

tempo naturalmente, di semplificazione e accelerazione che dir si voglia; ma proprio dal rapporto CRESME, a cui faceva riferimento prima l'onorevole Pezzopane, emergeva a più riprese che mancherebbero dei decreti sulla qualificazione delle stazioni appaltanti: una delle ragioni per cui l'iter, il percorso delle opere si interrompe, oltre che per la questione del personale. Sul tema della qualificazione delle stazioni appaltanti, ci chiediamo se in questo senso verranno emanati gli ulteriori decreti oppure se sarà oggetto della normativa che riguarda la semplificazione, alla quale sta già lavorando, sappiamo, da settimane con Palazzo Chigi.

Un'ultima questione, Ministro, a proposito della mobilità sostenibile, della mobilità elettrica. È una preoccupazione che però tiene conto di un grande sforzo: attualmente sono 20 mila le colonnine elettriche nel nostro Paese dall'ultimo censimento di fine 2020, e il PNRR ne prevede il raddoppio, arrivando a 40 mila. Con risorse più o meno uguali la Germania — che naturalmente parte da altri numeri, noi raddoppiamo —, arriverà ad essere coperta nel 2023 con 400 mila colonnine. È evidente che non voglio fare dei confronti che non hanno un senso se non supportati dalle diverse superfici e dai diversi punti di partenza, però questo è un elemento che si pone in una luce di preoccupazione: vorremmo dividerla con lei e chiederle il suo parere in merito. Non riguarda una critica al Piano, perché lei si è trovato una situazione che era già molto arretrata, ma vorremmo sapere se lei condivide questa critica, perché noi tutti speriamo che la mobilità converga verso una mobilità sostenibile.

Le do quindi la parola, Ministro, per la replica. Prego.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Grazie di questi interventi, e grazie anche del riconoscimento del lavoro svolto. Provo ad andare con un certo ordine, che mi consente di rispondere spero a tutto senza necessariamente seguire i singoli interventi.

Il primo aspetto fondamentale che vorrei richiamare è che per ciò che ci riguarda questo Piano, il PNRR, è stato predisposto senza avere a disposizione un Piano generale della logistica e dei trasporti, che al momento data al 2001. Gli allegati infrastrutture, e in particolare *Italia Veloce*, hanno cercato di colmare questo tipo di ritardo identificando, come sappiamo, tutta una serie di aspetti a cui non solo il PNRR si è ispirato, ma che sono anche la guida di altri finanziamenti. Molti degli interventi che ho ascoltato hanno a che fare con il futuro, ed è per questo che io ritengo, e ne abbiamo già parlato con gli uffici, indispensabile predisporre un nuovo Piano integrato della logistica e dei trasporti, che deve andare necessariamente di pari passo con il Piano nazionale integrato energia e clima di competenza del Ministro Cingolani e del Ministero per la transizione ecologica insieme ai Ministeri competenti.

Parto da qui perché è evidente che abbiamo la necessità di una riflessione di lungo termine sul futuro delle infrastrutture, dei porti, dell'alta velocità, dell'alta capacità, eccetera eccetera. Ma sappiamo, dobbiamo riconoscerlo, che questo dramma in cui siamo, cioè la pandemia, ci insegna che, come diceva Niels Bohr, fare previsioni è molto difficile soprattutto sul futuro. L'approccio che dobbiamo seguire è un approccio, come si dice in gergo, di *strategic foresight*, di scenari. Non a caso il Piano si chiama « di ripresa e resilienza », perché dobbiamo immaginare investimenti che ci consentano di rispondere a futuri *shock* sia negativi, ma soprattutto a quelli positivi, attenzione, con sistemi a rete integrati che facciano dell'interconnessione, facciano della flessibilità un elemento cruciale; nell'ottica naturalmente di un *Green New Deal* non solo europeo ma in tutto il mondo, come ho mostrato prima, che ha delle stelle polari: una crescita economica, occupazionale nel rispetto dei limiti planetari e dei vincoli ambientali.

Siamo dunque in una situazione un po' curiosa: di aver redatto un Piano in linea con gli allegati infrastrutture precedenti, ma in un momento storico in cui siamo di fronte a cambiamenti importanti per vari

fattori. Dunque, abbiamo bisogno di rispondere a molte delle osservazioni che sono state avanzate in questa prospettiva. Ne cito quattro. Il primo è il tema dei porti. Nel tema dei porti e dei retroporti abbiamo opportunità, è stato detto; abbiamo anche rischi, legati a come i cambiamenti climatici stanno producendo e in futuro produrranno dei cambiamenti nei flussi delle grandi direttrici di trasporto. Ma abbiamo anche aspetti positivi, come dicevo prima, non necessariamente negativi. I porti però hanno senso se sono in rete, e non competono semplicemente tra di loro.

La stessa cosa vale per l'alta velocità e l'alta capacità. Il disegno che è sotteso al PNRR è chiaramente di un'integrazione non solo dei territori all'interno dell'Italia, ma anche nei confronti del resto d'Europa. Dunque qui fatemi dire che rispondo alle osservazioni sulla tratta Torino-Lione. Ho ripetuto, e ripetuto anche oggi al Senato, che la tratta transfrontaliera che è stata decisa dai Governi precedenti, dal Parlamento, va avanti, che la tratta nazionale per una parte è già in fase di attuazione e che per un'altra parte, mancando la progettazione, abbiamo bisogno di accelerare in tale direzione; ed è qui dove il dialogo con le comunità passa, per la discussione sulla progettazione, perché abbiamo bisogno di integrare quest'opera con il sistema complessivo nella logica che vi ho appena detto. Non è quindi che, anche nell'intervista cui qualcuno ha fatto riferimento, io abbia detto che dobbiamo ridiscutere il progetto nel suo complesso, ma ho fatto presente che la mancanza di una progettazione per l'ultima tratta, Avigliana-Orbasano, richiede una discussione con le comunità per consentire a RFI di elaborare il progetto definitivo e di procedere.

La questione del potenziamento della rete ferroviaria, non solo per il traffico passeggeri ma anche per il traffico merci, passa naturalmente per il Terzo valico, per l'investimento sul tunnel del Brennero: tutte cose che sono in parte finanziate con fondi PNRR e in parte no. In questo senso, riguardo anche ad altre osservazioni che sono state formulate, il potenziamento non solo dell'alta velocità e dell'alta capacità,

ma anche delle reti regionali, penso che vada nella direzione desiderata. Faccio alcuni esempi. I 300 milioni sull'elettificazione e la lotta al dissesto idrogeologico sulla Ionica sono un punto importante, che consente di colmare un ritardo molto forte; così come la questione della realizzazione all'interno del PNRR del collegamento tra Gioia Tauro e la ferrovia per sbloccare i limiti che le gallerie attuali impongono nel passaggio dei container; ci sarà poi nella progettazione l'alta capacità Gioia Tauro-Sibari per consentire alle merci di proseguire lungo la dorsale adriatica. C'è dietro una visione, c'è dietro una prospettiva, che è quella dell'allegato infrastrutture: che va perfezionato, va migliorato, va ulteriormente dettagliato, ma che deve guidare le nostre scelte anche in futuro.

Penso al tema delle reti regionali, che è stato richiamato dall'onorevole Cantone. Ci sono 4,9 miliardi sulle reti regionali, di cui 2,7 sulle reti gestite da RFI, 0,9 sono le reti regionali che sono in trasferimento verso RFI e 1 miliardo e mezzo nelle ferrovie regionali che resteranno tali. I 200 milioni per i nuovi treni nel Sud: sono un cambiamento importante rispetto a quello che è stato ricordato prima, perché in precedenza invece si immaginava soltanto di ammodernare i treni esistenti, ed è la prima volta che si va in questa direzione. Potrei continuare rispondendo a vari aspetti puntuali.

L'onorevole Rotelli parlava della questione dei trasporti locali. Nel PNRR ci sono gli interventi sulla Roma-Viterbo, sulla Roma-Ostia, la Circumetnea, la Circumvesuviana, la Potenza-Catanzaro, e potrei continuare anche in questo caso. Non c'è quindi solo l'alta velocità, non ci sono solo le tratte regionali: ci sono anche interventi che cambiano e possono cambiare la vita dei cittadini anche nelle aree extraurbane.

Dei porti ho già accennato qualcosa, ma fatemi dire che — già l'ho accennato a voi — il tema dei dragaggi è un tema cruciale per il futuro del nostro sistema portuale, quindi dell'Italia. In proposito ho chiesto nella direttiva ai presidenti delle Autorità portuali entro quest'anno, nei loro obiettivi, di redigere il piano dei dragaggi, per-

ché oggi non abbiamo un piano nazionale dei dragaggi degno di questo nome; ci sono naturalmente alcuni piani di Autorità portuali, ma non lo abbiamo complessivamente, e questa è un'opportunità anche per sperimentare nuove tecnologie, innovazione, su cui l'Italia ha potenzialmente un ruolo estremamente rilevante. Ma vorrei ricordare — l'avevamo già detto in una precedente audizione — che 4 miliardi sui porti sono una cifra che non si è mai vista in questo Paese, e non a caso Assoportti l'ha riconosciuta come una svolta senza precedenti.

Certamente ci sono i temi della logistica integrata. È stato ricordato prima il fatto che le merci nel Nord vanno ancora molto su gomma, e qui abbiamo bisogno di alta capacità. Ho già accennato al Brennero, dove passeranno anche sugli altri sistemi treni a 750 metri, e questo vale anche per altri aspetti. La visione sistemica quindi che è dietro il PNRR non esaurisce gli interventi da fare; però qui fatemi essere estremamente chiaro: non è soltanto una questione dello Stato. Adesso entrano in gioco con la programmazione 2021-2027 anche le regioni, e non solo le regioni ma anche le province, i comuni soprattutto. Noi abbiamo ricevuto come Governo, Governo precedente, tanti suggerimenti, tanti progetti, ma non tutti hanno potuto essere accolti nel PNRR. Come ho già detto, vogliamo dimenticarne? Oppure, valutandoli positivamente, diventano la stella polare anche degli interventi della regione?

Questo mi porta a rispondere ad alcune delle vostre osservazioni. Ci sono all'interno del PNRR dei progetti che sono definiti in modo chiaro, quelli ferroviari ad esempio, ma anche altri progetti che vanno discussi con le regioni. Per questo è iniziata l'interlocuzione con la Conferenza Stato-regioni, a cui ho proposto di provare a definire delle linee guida, analoghe a quelle che la Commissione europea ha usato per valutare il nostro PNRR, per allinearci il più possibile, proprio per non andare in conflitto o non andare verso una scelta di micro-interventi che non fanno sistema, come dicevamo prima. Abbiamo ormai completato la riclassificazione dei fondi comu-

nitari 2014-2020 secondo le categorie del PNRR, proprio per andare a vedere già adesso, perché una parte di fondi non è stata ancora spesa come sappiamo bene, qual è la coerenza rispetto al 2014-2020; ma naturalmente manca ancora tutta la questione 2021-2027.

Due punti ai quali non voglio sottrarmi. Uno ha che fare con le filiere nazionali, che possono e debbono cogliere l'occasione indicata dal PNRR non solo sul TPL, ma anche su altri aspetti: ed è qui l'ambito nel quale il Piano può e deve diventare un riferimento anche per il settore privato su dove orientare gli investimenti. Stiamo provando a lavorare su ciò, nel rispetto delle regole europee; ma è importante anche in questo che i soggetti a livello locale portino avanti programmazioni coerenti con questo tipo di impostazione, per esempio sul rinnovo delle flotte del TPL.

Secondo aspetto molto importante, il tema delle risorse idriche. Io vorrei ricordare che questa competenza è prevalentemente del MiTE, e naturalmente anche nostra; e vorrei ricordare a questo proposito che nei decreti sui commissariamenti abbiamo proprio voluto accelerare alcuni processi sugli acquedotti, l'acquedotto del Peschiera e non solo, e che il Piano invasi, che è stato già ricordato, viene potenziato con questi interventi. Ma indubbiamente nel Comitato interministeriale per la transizione ecologica questi temi dovranno essere ripresi e ridiscussi secondo le competenze dei diversi Ministeri.

Il tema delle aree interne e delle connessioni e dell'Italia centrale, i borghi, la messa in sicurezza su cui tornerò successivamente, le manutenzioni delle strade provinciali. Vorrei ricordare che per le strade provinciali abbiamo erogato 1 miliardo 150 milioni, dopo tanto tempo di non finanziamenti; e vorrei ricordare che oggi nel decreto-legge « sostegni 2 » è stato previsto un intervento per quelle strade che sono state riportate all'ANAS, ma senza interventi e supporti di tipo monetario. Bene, oggi prevediamo 35 milioni nel 2021 e 53 nel 2022 esattamente per compensare questo ritorno. Sempre nel decreto-legge di oggi prevediamo l'assunzione per ANAS di 370

persone, perché ANAS non potrà non svolgere un ruolo cruciale; e sappiamo quanto abbia sofferto del depauperamento di risorse umane per svolgere questi e altri ruoli importanti, tra cui la connessione dell'interporto di Ancona all'aeroporto, le linee ferroviarie per le quali il progetto è pronto e quindi dovrà essere ora realizzato.

Un altro aspetto che vorrei sottolineare è proprio il tema sollevato dall'onorevole Pezzopane e da altri sulla questione dell'edilizia, e in particolare della qualità dell'abitare. Sì, onorevole, l'idea è proprio quella di rafforzare la capacità finanziaria del bando sulla qualità dell'abitare, vista anche la qualità dei progetti che ci sono arrivati. Dunque, con questo potenziamento probabilmente riusciremo a soddisfare tutta la domanda, ma se non ci riusciremo vedremo se sarà possibile prevedere ulteriori risorse. Mi sembra che quel progetto abbia suscitato tantissimo interesse, ma — e questo è connesso al tema che lei ha sollevato sulla rigenerazione urbana, e quindi la proposta di legge che è in discussione al Senato — è un tema sul quale noi contiamo di svolgere un ruolo veramente centrale, al di là del fatto che, come ho già detto, con la Ministra Gelmini stiamo provando a ricostituire il Comitato interministeriale per le politiche urbane, proprio per mettere a sistema i tanti interventi per le aree urbane.

Vado rapidamente agli ultimi quattro aspetti a cui tengo. Il tema dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina. La relazione è stata trasmessa, come ho detto anche oggi in Parlamento durante un'interrogazione, nella risposta a un *question time*. Il Governo sta seguendo con grande attenzione il dibattito che questa relazione ha suscitato, in modo da giungere a una decisione sul tema. Il dibattito è in corso, come anche i vostri interventi segnalano, e il Governo farà la sua sintesi. Nel frattempo però vorrei ricordare che l'investimento sull'attraversamento dinamico fa sì che ci saranno tre navi RFI nuove e una nave dedicata proprio ai treni. In un anno e mezzo tutto questo dovrebbe essere realizzato, il che ridurrà di un'ora l'attraver-

samento dinamico. Questo vuol dire che è in sostituzione? No. Come è stato detto nella relazione del gruppo tecnico, sono due temi che procedono in parallelo, ma intanto possiamo migliorare la vita di tantissime persone e dobbiamo migliorarla, anche in un'ottica ambientale.

Il tema delle riforme. Non sono solo le semplificazioni, ma come ho mostrato nelle *slide* ci sono riforme di settore che sono rilevanti anche per alcune delle osservazioni: per esempio il tema della riduzione delle accise, della tariffa sul *cold ironing*, ma tanti altri aspetti. E questi sono tutti temi su cui il Ministero già sta lavorando, visto che i tempi, come ho ricordato, in alcuni casi sono estremamente stretti; così come la semplificazione nella preparazione del contratto di programma per RFI, perché se vogliamo realizzare quello che abbiamo appena detto non possiamo attendere mesi e mesi per preparare il nuovo contratto di programma.

Il tema della sicurezza. Vorrei ricordare che nel PNRR c'è uno stanziamento di 450 milioni per ANAS e RFI per le manutenzioni, per aumentare la sicurezza di strade e ferrovie, più 1 miliardo per l'uso di nuove tecnologie, sensori e così via, per l'A24-A25. L'ho detto nelle linee programmatiche che ho illustrato di fronte a voi e al Senato: il tema della manutenzione e della messa in sicurezza è un tema assolutamente centrale dell'opera di questo Governo e di questo Ministero. Naturalmente quello che ha riferito la presidente Paita è estremamente rilevante e la nomina del nuovo direttore dell'ANSFISA di per sé non è risolutiva. Per questo, come ho detto sempre in risposta a un'interrogazione oggi al Senato, stiamo immaginando anche degli interventi di natura normativa per chiarire esattamente quali siano i compiti dell'ANSFISA, quali siano i compiti del Ministero, fermi restando i compiti dei concessionari che sono estremamente chiari. Ed è per questo che anche sul tema delle assunzioni per l'ANSFISA stiamo operando con la Funzione pubblica, perché come sapete molti concorsi sono stati fermati a causa della pandemia.

Detto questo, dobbiamo essere coerenti. E dunque, quando discuteremo per esempio dell'uso di altri fondi, saremo di fronte a tanti dilemmi: investire su nuove opere, su nuovi interventi, su nuove strade, oppure mettere in sicurezza le attuali infrastrutture, sapendo che molte di queste infrastrutture, per la loro vetustà o per le caratteristiche del cambiamento climatico e così via, sono bisognose di grandi interventi? Questo ha a che fare con l'intero modello di gestione, anche delle concessioni di disegno dei piani economico-finanziari e così via. Questa è un'operazione che richiede una visione del futuro, che deve superare le limitazioni che forse nel passato hanno invece caratterizzato alcune scelte.

Da questo punto di vista (e concludo) il tema delle semplificazioni è rilevante, perché comunque sia noi dobbiamo riuscire a realizzare rapidamente infrastrutture che già sono state decise, che già sono state finanziate, che già in qualche modo vanno realizzate e vanno realizzate con rapidità. È in preparazione il decreto-legge, più la legge-delega come indicato nel PNRR, per il miglioramento e la revisione del codice dei contratti, anche alla luce dei dati ricordati dalla presidente Rotta, ma anche da alcune di voi, dalle onorevoli Pezzopane e Braga. Sono dati recentemente pubblicati: devono far riflettere per capire dove operare, dove essere precisi, perché sappiamo che la riforma di un codice come quello ha in ogni caso dei costi di transazione, come diciamo noi economisti. I tempi per la preparazione del decreto-legge «semplificazioni» sono ormai estremamente stretti, come leggete anche sugli organi di stampa, ed è quindi una delle priorità assolute di questo Governo e del suo lavoro per i prossimi giorni.

Spero di aver dato un'idea complessiva sui diversi aspetti sollevati. L'ultimissima considerazione ha a che fare con la lista degli interventi previsti. Il Parlamento ha avuto naturalmente le 2.000 e passa pagine

inviata alla Commissione europea, su cui ci sono molti dettagli, dettagli che non sono stati ancora diffusi per ciò che riguarda il Fondo complementare; ma questo è un tema che non riguarda soltanto naturalmente questo Ministero, bensì tutti gli interventi del Fondo complementare. Mi attiverò quindi per avere un'indicazione sulla condivisione di queste informazioni, fermo restando che, come dicevo, molte delle indicazioni sono generali, perché poi ora devono essere definite dal punto di vista specifico con le regioni. Posso comunque assicurare all'onorevole Rixi che non c'è asimmetria di comportamento: questo è un impegno che io ho preso e che ribadisco, in modo tale da non favorire questo o quello sulle informazioni.

Spero di aver risposto in modo esaustivo alle varie sollecitazioni. Vi ringrazio di questa occasione, e sono sicuro che ce ne saranno a brevissimo di ulteriori. Solo una cosa, scusate, ho dimenticato: il tema delle colonnine elettriche, l'aveva sollevato la presidente Rotta. Voi sapete che questa è una competenza che è passata al MiTE: noi avremo qualche ruolo, ma fondamentale è qualcosa di competenza del MiTE, visto che nella nuova configurazione del Ministero tutta la filiera energetica per la mobilità sostenibile, e non solo, è riunita all'interno di quel Ministero. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie molte, Ministro, della sua disponibilità, del suo tempo. Al prossimo appuntamento.

Ringrazio il Ministro per il suo intervento e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto della seduta odierna (*vedi allegato*), e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 18.45.

*Licenziato per la stampa
il 23 giugno 2021*

ALLEGATO



Dieci anni per trasformare l'Italia

Per il benessere delle persone e delle imprese, nel rispetto dell'ambiente

Infrastrutture, mobilità, logistica, abitazioni di qualità per un Paese più prospero, equo, sostenibile e resiliente

Audizione Camera Dei Deputati | Roma, 20 maggio 2021

UNA VISIONE INTEGRATA

I progetti di competenza del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) sono in linea con:

L'Agenda 2030 dell'ONU
per lo sviluppo sostenibile



Il Green Deal europeo



Le finalità del
"Next Generation EU"



La pianificazione
strategica nazionale e le
programmazioni di settore

Le altre risorse nazionali
ed europee

IL PNRR E LE ALTRE RISORSE EUROPEE E NAZIONALI

Le risorse del Next Generation EU sono una parte della dotazione finanziaria che comprende anche altre fonti:



IL MIMS È CENTRALE PER L'ATTUAZIONE DEL PNRR

Con **62 miliardi** è il primo ministero per investimenti

Fonte di finanziamento	Risorse totali (mld)
Next Generation EU	40,971
React EU	0,313
Fondo Complementare	10,346
Scostamento di Bilancio	10,350
Totale generale	61,980 →

Alcuni progetti verranno realizzati in collaborazione con altri ministeri: Mite, Sud, Mic, Giustizia, Mid

Di cui circa **47 mld aggiuntivi** rispetto alla legislazione vigente e **15 mld che sostituiscono investimenti già previsti** nel bilancio dello Stato

LE NOVITÀ RISPETTO A GENNAIO: +14 mld

- Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria, e attraversamento Vicenza **+10.350 mln€**
- Rinnovo dei treni Intercity al Sud **+200 mln€**
- Sperimentazione dell'uso dell'idrogeno per il trasporto ferroviario *(con Mite)* **+300 mln€**
- Potenziamento del programma di sviluppo del trasporto rapido di massa **+380 mln €**
- Piattaforme digitali a supporto del trasporto pubblico locale *(con Mid)* **+40 mln€**
- Mobilità sostenibile nelle isole minori *(con Mite)* **+40 mln€**
- Percorsi ferrovie storiche *(con Mic)* **+40 mln€**
- Infrastrutture per le Zone Economiche Speciali - ZES *(con Coesione Territoriale)* **+630 mln€**
- Rinnovo della flotta navale e nello Stretto di Messina per ridurre le emissioni **+100 mln€**
- Colonnine di ricarica elettriche *(con Mite)* **+750 mln€**
- Interventi di ammodernamento delle reti di distribuzione idrica **+313 mln€**
- Strade per il collegamento delle aree interne *(con Min. Sud)* **+300 mln€**
- Riqualificazione dell'edilizia penitenziaria *(con Min. Giustizia)* **+84 mln€**
- Miglioramento degli spazi nelle strutture di riabilitazione minorile *(con Min. Giustizia)* **+49 mln€**

FONDO COMPLEMENTARE > RIPARTIZIONE TEMPORALE

TOTALE: 10.346 mln di euro per gli anni dal 2021 al 2026

(milioni di euro)	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Rinnovo Bus	-	62,12	80,74	159,01	173,91	124,22
Rinnovo Navi	45	54,2	128,8	222	200	150
Linee regionali	150	360	405	376,9	248,1	10
Rinnovo del materiale rotabile	60	50	40	30	20	-
Strade sicure (A24-A25)	150	150	90	337	223	50
Strade sicure (ANAS)	25	50	100	100	100	75
Accessibilità e resilienza dei porti	300	400	320	270	130	50
Aumento capacità portuale	72	85	83	90	60	-
Ultimo/Penultimo miglio porti	20,41	52,79	68,93	46,65	47,79	13,43
Efficientamento energetico porti	3	7	10	10	10	10
Elettrificazione delle banchine	80	150	160	140	160	10
Strategia Nazionale Aree Interne	20	50	30	50	100	50
Riqualificazione edilizia residenziale pubblica	200	400	350	350	350	350
Ferrovie turistiche	75	111	89	83	81	26
Costruzione e miglioramento di padiglioni e spazi per strutture penitenziarie per adulti e minori	-	2,5	19	41,5	57	12,9



SCOSTAMENTO DI BILANCIO > RIPARTIZIONE TEMPORALE

TOTALE: 10.350 mln di euro

(milioni di euro)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Linea ferroviaria AV/AC Salerno-Reggio Calabria spesa complessiva di 9.400 mln	8	150	200	250	740	1.800	1.667	1.830	1.520	1.235
Linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova concernente «Attraversamento di Vicenza» spesa complessiva di 950 mln	5	40	100	150	200	150	165	95	45	-

RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI DELLE CAMERE

MISSIONE M2 C2

ENERGIA RINNOVABILE, IDROGENO E MOBILITÀ LOCALE SOSTENIBILE

OSSERVAZIONE CAMERA E SENATO C/S RECEPIMENTO

800 mln:

- Incremento flotta navale TPL (100 mln)
- Incremento flotta lunghe percorrenze con vettori innovativi (500 mln)
- Realizzazione sistemi di rifornimento a terra di GNL (200 mln)

Rinnovo della flotta italiana (C e S)

3,6 mld:

- Incrementato il finanziamento delle nuove linee di trasporto di massa (metropolitane, filobus, bus rapid transit - brt)

Sostenere una capillare diffusione delle linee metropolitane, ferroviarie, tramviarie (S)

Ciclovie turistiche (400 mln)

- Inoltre (nella M1) sono previsti i "percorsi nella storia, turismo lento" con ripristino dei sedimi ferroviari dismessi da utilizzare come green ways o su ferrovie storiche

Investimenti nella mobilità dolce e green-ways (C/S)

300 mln per:

- il consolidamento dell'utilizzo dell'idrogeno nel trasporto locale e nella logistica di medio-lunga percorrenza
- per lo sviluppo sperimentale della mobilità a idrogeno in tratte ferroviarie attualmente esercite con rotabili a gasolio
- per elettrificazioni e upgrading delle linee regionali, soprattutto al Sud 2.400 mln (M3)

Priorità agli interventi di elettrificazione della rete ferroviaria che ne è sprovvista e avvio sperimentazione dei treni ad idrogeno (C/S)



Ministero delle Infrastrutture e della
Mobilità Sostenibili

- 8 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI DELLE CAMERE

MISSIONE M3 C1

ALTA VELOCITÀ E SICUREZZA STRADALE

OSSERVAZIONE CAMERA E SENATO C/S RECEPIMENTO

Potenziamento, ammodernamento e sviluppo delle reti ferroviarie regionali e l'intermodalità tra le diverse reti (C/S)

- 2,5 mld per i collegamenti di ultimo/penultimo miglio, gli investimenti per il potenziamento delle reti ferroviarie di secondo livello, sia in gestione a RFI sia in gestione a concessionari regionali)
- 2 mld per upgrading dei nodi ferroviari

Priorità nel Piano stazioni al Sud alle stazioni inserite nel programma Easy Station e Smart Station (C/S)

- L'intervento sulle stazioni al Sud (700 mln), ha posto l'accento:
- sull'eliminazione delle barriere architettoniche secondo i requisiti definiti dalla normativa europea
 - sull'aumento dell'accessibilità, per migliorare l'integrazione modale del sistema ferroviario

Potenziamento dell'alta velocità ferroviaria su tutto il territorio nazionale (C/S)

- 11,2 mld per Salerno - Reggio Calabria:
- 1,8 primo lotto funzionale, che porterà vantaggi anche alla diagonale ferroviaria Battipaglia - Metaponto - Taranto
 - 9,4 miliardi per il completamento fino al terzo lotto funzionale

Miglioramento dell'intermodalità tra i diversi sistemi e le diverse reti di trasporto (S)

- 650 mln nella Missione 5 per interventi relativi all'intermodalità e alla connessione con porti e aeroporti, anche in ambito ZES



RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI DELLE CAMERE

MISSIONE IM3 C2 INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA

OSSERVAZIONE CAMERA E SENATO C/S RECEPIMENTO

Semplificare adempimenti e procedure riguardanti la realizzazione delle opere infrastrutturali portuali e infrastrutturazione LNG e/o con altri impianti a basse emissioni (C/S)

- Sviluppo del sistema portuale, comprensiva di interventi di elettrificazione delle banchine (cold ironing), con interventi per il potenziamento delle ZES

Assenza di investimenti nel settore del trasporto aereo (S)

- **110 mln** in tema di Digital innovation dei sistemi aeroportuali, con ottimizzazione dello spazio aereo e quindi miglior utilizzo delle dotazioni aeroportuali esistenti
- Gli investimenti per infrastrutture aeroportuali non sono invece ammissibili per il principio del Do Not Significant Harm

MISSIONE 5 C3 INTERVENTI SPECIALI DI COESIONE TERRITORIALE

OSSERVAZIONE CAMERA E SENATO C/S RECEPIMENTO

Piattaforme intermodali, in particolare nelle aree retroportuali e nelle ZES (C/S)

- **630 mln** per interventi di collegamento alla rete TEN-T di varie aree delle ZES e delle ZES tra loro

Riduzione gap per le aree montane e interne svantaggiate (S)

- **300 mln** per un sistema di miglioramento dell'accessibilità (persone e merci) alle aree interne

RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI DELLE CAMERE

TEMATICA GENERALE VALUTAZIONE EX ANTE IMPATTI AMBIENTALI

OSSERVAZIONE CAMERA E SENATO C/S RECEPIMENTO

- Coerenza dei progetti con gli SDGs e il BES, nonché con le finalità della transizione verde, della neutralità climatica e del principio del «do not significant harm» (C/S)
- Tutti gli interventi inseriti nel PNRR sono stati sottoposti ad autovalutazione tramite metodologia DNSH
 - In ambito MIMS è prevista l'attivazione di un sistema di monitoraggio degli investimenti ex ante, in itinere ed ex post anche finalizzato a verificare la coerenza con gli SDGs

TEMATICA GENERALE FINANZIAMENTO PER IL COMPLETAMENTO DELLE OPERE SUCCESSIVAMENTE AL 2026

OSSERVAZIONE CAMERA E SENATO C/S RECEPIMENTO

- Garanzia del finanziamento integrale degli interventi attraverso altri strumenti finanziari della programmazione italiana ed europea
- Alle risorse del Next Generation EU e del React EU si aggiungono risorse nazionali per quasi **21 mld**, di cui **10,6 mld** dal Fondo complementare e **10,3 mld** dallo scostamento di bilancio
 - Con gli aggiornamenti del CdP RFI si darà priorità al completamento delle opere inserite nel PNRR

LE LINEE STRATEGICHE DEL PNRR ITALIANO COERENTI CON IL PIANO BIDEN IN AMBITO DI INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ (%PIL 2020)

	Piano Biden	PNRR italiano
Ferrovie	0,4	2,1
TPL	0,4	0,5
Connessione aree svantaggiate *	0,3	0,2
Porti ed aeroporti	0,2	0,3
Infrastrutture idriche	0,5	0,2
Edilizia sociale ed edifici pubblici	0,3	0,3
Infrastrutture stradali e ponti	0,9	0,1
Altro	0,8	0,1
Totale investimenti in infrastrutture e mobilità	3,8	3,8

- Il Piano Biden è maggiormente focalizzato su infrastrutture stradali e idriche

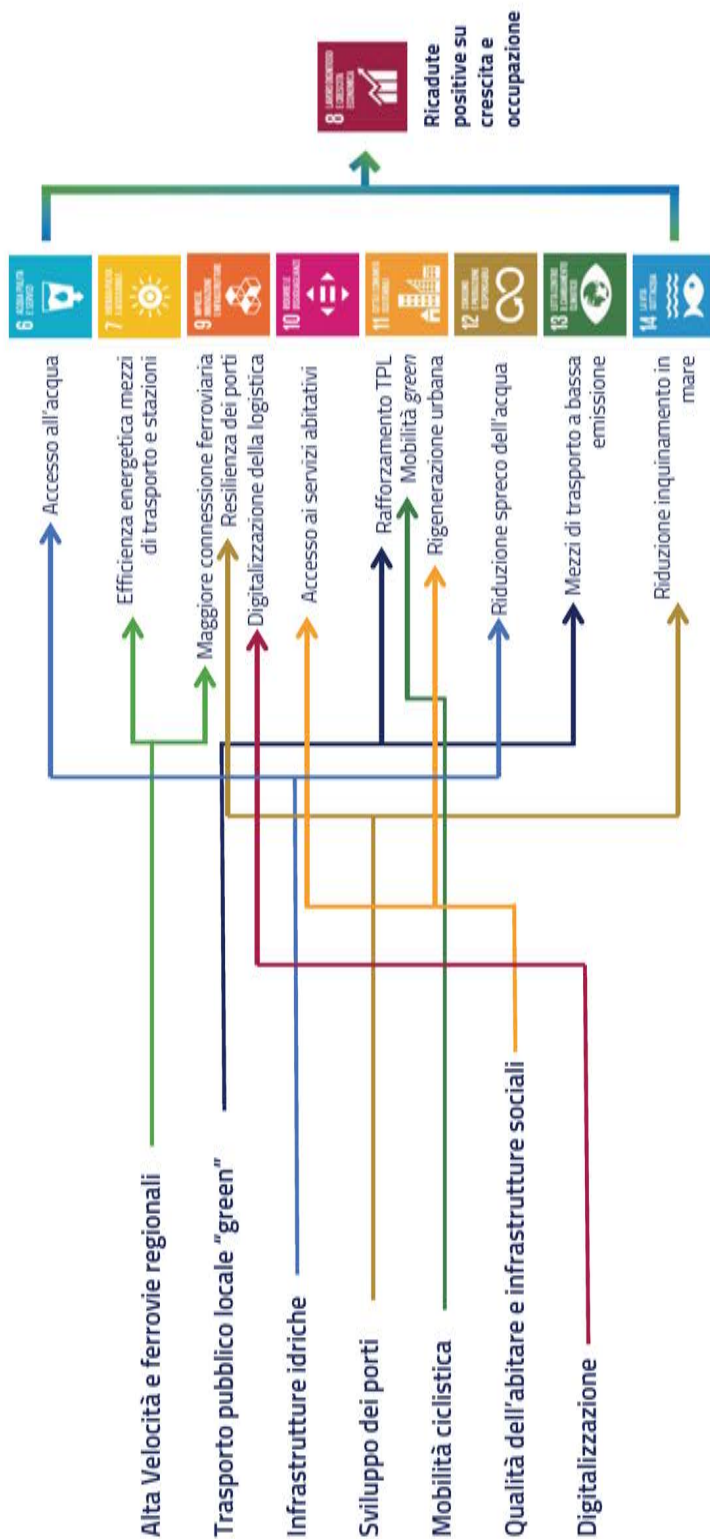
- Il PNRR italiano sulle infrastrutture ferroviarie

- I due Piani hanno un'incidenza analoga in termini di PIL nei settori di riferimento

* Include le ferrovie regionali



PROGETTI, RIFORME E SVILUPPO SOSTENIBILE



IL PNRR HA STIMOLATO UN CAMBIO DI PASSO NEL «METODO» DI ANALIZZARE, MONITORARE E MIGLIORARE IL PIANO DI INVESTIMENTI

1 | Verifica del principio del *Do not Significant Harm* sui 6 obiettivi ambientali UE

2 | Il metodo di valutazione degli Investimenti PNRR
Analisi di impatto ex ante della realizzazione delle opere su dimensioni economiche sociali e ambientali

3 | Identificazione di output, outcome e timeline di medio lungo periodo

CONTRIBUTO AGLI OBIETTIVI CLIMATICI E AMBIENTALI DELL'UNIONE E RISPETTO DEL PRINCIPIO DEL DNSH

Impatti positivi

70%

Delle risorse dedicate a interventi per il contrasto ai cambiamenti climatici* >37% target EU

43%

Delle risorse dedicate a interventi con impatti ambientali positivi*

Punti di attenzione evidenziati dall'analisi DNSH

Economia circolare

- Riutilizzo delle materie prime nella fase di realizzazione delle opere
- Gestione di elementi di circolarità lungo il ciclo di vita delle opere e dei beni

Inquinamento

- Minimizzazione di impatti negativi di inquinamento sonoro e di utilizzo di suolo

Ecosistemi e biodiversità

- Attenzione nella realizzazione delle nuove infrastrutture agli impatti negativi sugli ecosistemi

* Stima condotta in base alla metodologia di Climate and Environmental tracking prevista dal regolamento UE 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e resilienza (RRRF). La metodologia ammette un possibile double-counting rispetto agli obiettivi, nella misura in cui un intervento può avere impatti positivi sia sulla dimensione climatica sia su quella ambientale. Evidenza prodotta in ambito di self-assessment delle iniziative. In attesa di commenti da parte della Task force della Commissione Europea



INVESTIMENTI PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Cura del ferro per lo *shift* modale: si stima un *risparmio* di **2,3 milioni di tonnellate annue di emissioni di CO2**

- Sviluppo Alta Velocità e linee regionali (700 km)
- Trasporto Rapido di Massa (TRM) nelle aree urbane (216 km di nuove linee tranviarie, metropolitane, filobus)
- Acquisto di nuovi treni

Interventi sulle colonnine di ricarica elettrica

Rafforzamento dell'industria dei trasporti green, le relative filiere e la *smart mobility*

Rinnovo parco autobus elettrici e a idrogeno

- 3.200 autobus elettrici/idrogeno nelle aree urbane
- 2.000 autobus a metano per il trasporto extraurbano

Sperimentazione dell'idrogeno per le ferrovie non elettrificate

- 50 treni a idrogeno nel Salento e in Val Camonica

Mobilità dolce

- 1.800 km di ciclovie urbane e turistiche

Elettificazione delle banchine e interventi per la sostenibilità dei porti

Efficientamento energetico dell'edilizia residenziale pubblica

Tutela delle risorse idriche

Incentivi alla navigazione verde

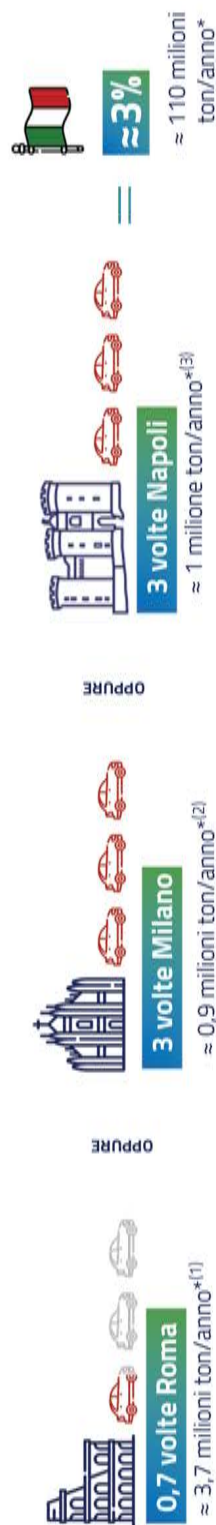


RIDUZIONE DEI GAS SERRA DA INVESTIMENTI SU RETE FERROVIARIA EXTRAURBANA PASSEGGERI E MERCÌ



Modalità di trasporto	Riduzione CO ₂ eq 2019-2030
Veicoli Leggeri	- 2,4 milioni ton/anno
Veicoli Pesanti	- 0,4 milioni ton/anno
Totale	-2,8 milioni ton/anno CO₂

Equivale all'inquinamento annuo di



* aliquota di emissioni di CO₂ correlata al settore dei trasporti
(1) Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile, 2010

(2) Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile, 2014;

(3) Piano Aria e Clima, 2017

CONTRATTI PUBBLICI PER AUMENTARE LA SOSTENIBILITÀ

Con bandi di gara finalizzati a incidere sulla:

- 1. Sostenibilità progettuale**
Capitolati che valorizzano l'utilizzo di materiali innovativi, modelli di economia circolare e criteri ambientali minimi
- 2. Sostenibilità organizzativa**
Premialità per aziende con certificazioni di social accountability o norme ISO per ambiente o sicurezza del lavoro
- 3. Sostenibilità territoriale**
Dimensionamento lotti e standardizzazione di criteri di partecipazione per favorire le PMI
- 4. Equilibrio di genere**
Premialità per aziende con policy e azioni per superare il divario di genere

IMPATTI ECONOMICI, AMBIENTALI E SOCIALI NELLA FASE REALIZZATIVA DELLE OPERE

Impatti positivi

Prime evidenze

Economica

- Impatti positivi sull'attività economica e sulla crescita del PIL
- Impulso significativo nel settore delle costruzioni, con ricadute importanti anche sulla manifattura e nei servizi tecnologici e di progettazione

Sociale

- Impatti significativi sui livelli occupazionali, con attivazione in settori particolarmente colpiti dalla crisi degli ultimi anni
- Forte polarizzazione di genere nell'occupazione attivata
- Contributo significativo sull'occupazione giovanile e sulla forza lavoro maggiormente esclusa dalle dinamiche del mercato del lavoro

Ambientale

- Contributo in termini di GHG (gas serra) non peggiorativo dei livelli di intensità emissiva media nazionale
- Potenziali effetti sulla produzione di rifiuti e utilizzo materia prima
- Molte opere progettate per minimizzare il consumo di suolo

INVESTIMENTI PER IL BENESSERE DELLE PERSONE E PER LA RIDUZIONE DELLE DISUGUAGLIANZE: **INTERCONNESSIONE E MOBILITÀ SOSTENIBILE**

Estensione dell'alta velocità ferroviaria (25Mld, di cui 1,5 mld da *Fondi Nazionali*) per ridurre i divari territoriali tra Nord e Sud, ma anche nelle connessioni diagonali del Paese

Rafforzamento dei servizi sulle ferrovie regionali (4,9Mld), rinnovo intercitty (0,2 Mld), e potenziamento dei nodi ferroviari a servizio delle aree urbane e suburbane e di altre direttrici (2,9 Mld), per migliorare la vita dei pendolari, con particolare attenzione al Sud

Rinnovo dei treni, degli autobus e delle navi con tecnologie a basse emissioni (4,4 Mld, di cui 1,6 mld di *Fondi Nazionali*)

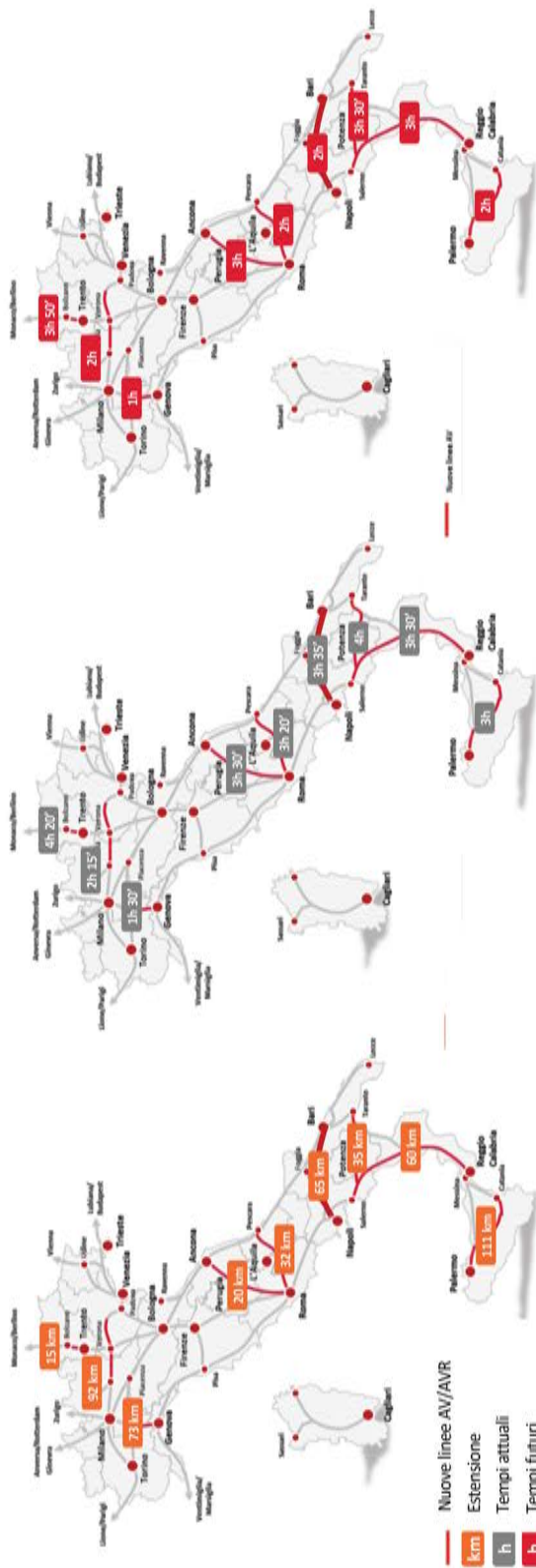
Sviluppo della mobilità urbana, con nuove metro, tram, filovie e funivie (3,6 Mld) per aumentare la quantità e qualità dei servizi e per ridurre i tempi di percorrenza, con interventi per la Mobility as a Service (0,04 Mld) e con ciclovie urbane (0,2 Mld)

Sicurezza e digitalizzazione delle infrastrutture ferroviarie (2,9 Mld) e stradali (1,45 Mld di *Fondi Nazionali*) in ottica di maggiore resilienza

Migliori collegamenti per le aree interne, montane (0,3 Mld) e per le piccole isole (0,04 Mld)

Turismo lento e percorsi culturali ferroviarie storiche (0,45 Mld) e ciclovie turistiche (0,4 Mld)

REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE AV/AVR



— Nuove linee AV/AVR
 — Estensione
 — Tempi attuali
 — Tempi futuri

Ripartizione territoriale **Var. % estensione chilometrica *** **Var. % tempo medio di viaggio ****

Nord	+45%	-22,0%
Centro	+9%	-4,5%
Sud e isole	+1.236%	-24,4%

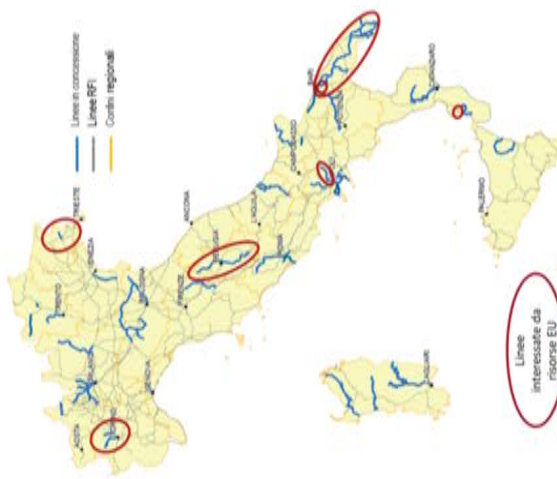
Fonte: elaborazioni RFI

* rispetto all'estesa chilometrica della rete AV attualmente in esercizio
 ** ponderato rispetto alla popolazione potenzialmente coinvolta



Ministero delle Infrastrutture e della
 Mobilità Sostenibili

POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE REGIONALI



MISSIONE & COMPONENTI PNRR	ID	DENOMINAZIONE PROGETTO	Infrastr. [km]	Risorse PNRR [Min €]
M3	1.6	Potenziamento delle linee regionali	700	940
M3C1	-	Potenziamento linee regionali	n.d.	1.550
TOTALE				2.490

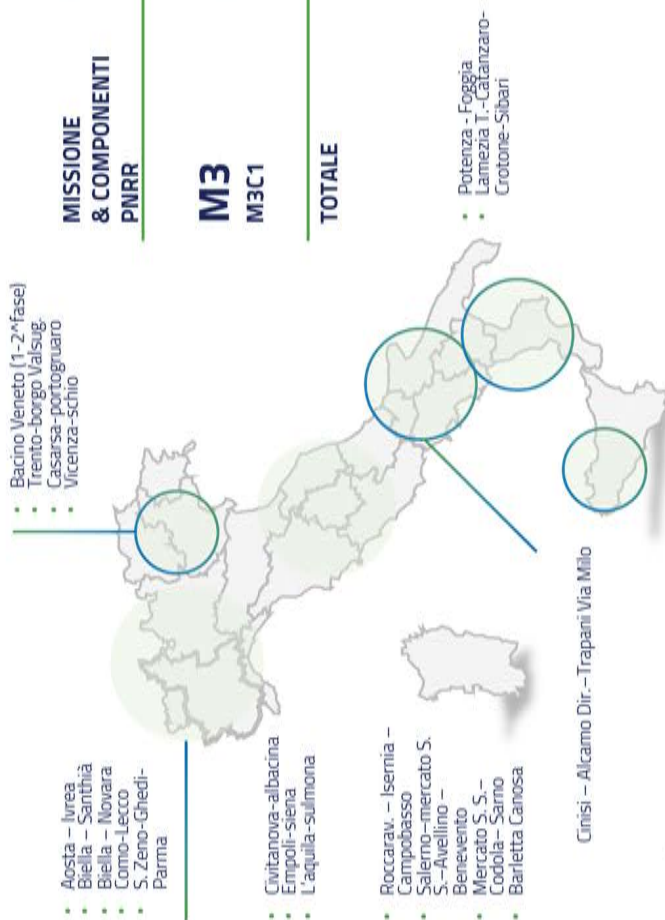
≈ 700 km di cui → ≈ 430 km al Sud

Fonte: elaborazioni RFI

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Dieci anni per trasformare l'Italia

ELETTRIFICAZIONE LINEE FERROVIARIE



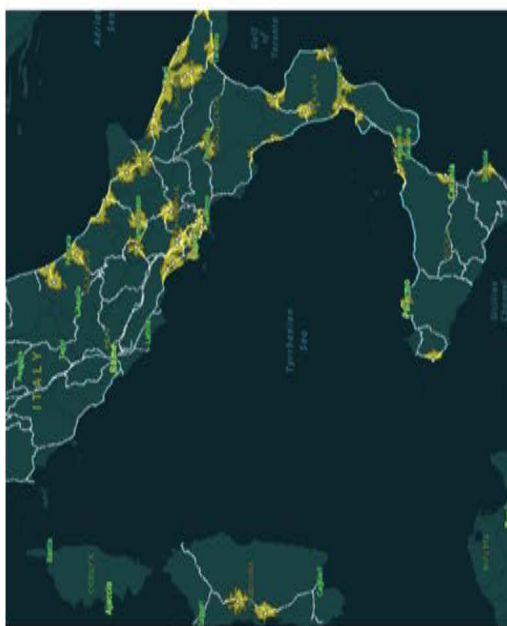
MISSIONE & COMPONENTI PNRR	ID	DENOMINAZIONE PROGETTO	Infrastr. [km]	Risorse PNRR [Mln €]
M3	1.7	Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel sud	350	2.400
M3C1		Elettrificazione linee del Sud	n.d.	
TOTALE				2.400

+ 1.800 km di
linee elettrificate in
Italia (+ 15%)

Fonte: elaborazioni RFI

Ministero delle Infrastrutture e della
 Mobilità Sostenibili

RIQUALIFICAZIONE STAZIONI E MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ



MISSIONE & COMPONENTI PNRR	ID	DENOMINAZIONE	PROGETTO	Stazioni [nr]	Risorse PNRR [Mln €]
M3	1.8	Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel sud	Upgrading delle stazioni del sud	38	700
M3C1					
TOTALE					700

3 milioni

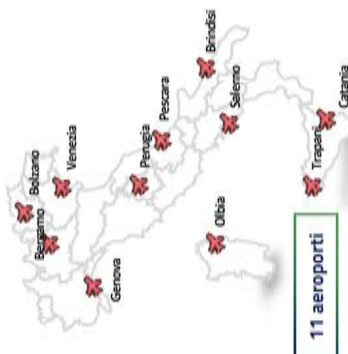
di persone direttamente interessate

COLLEGAMENTI DI ULTIMO MIGLIO



MISSIONE & COMPONENTI PNRR	ID	DENOMINAZIONE	PROGETTO	Infrastr. [km]	Risorse PNRR [Mln €]
M3	1.5	Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave	Potenziamenti di rete	1.900	2.970
M3C1	-	Elettificazione raccordi intermodali	Elettificazione raccordi ferroviari	60	30
TOTALE					3.000

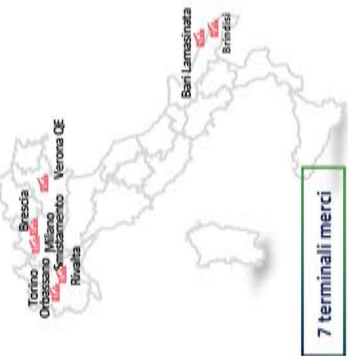
Collegamento aeroporti



Collegamento porti



Collegamento terminali

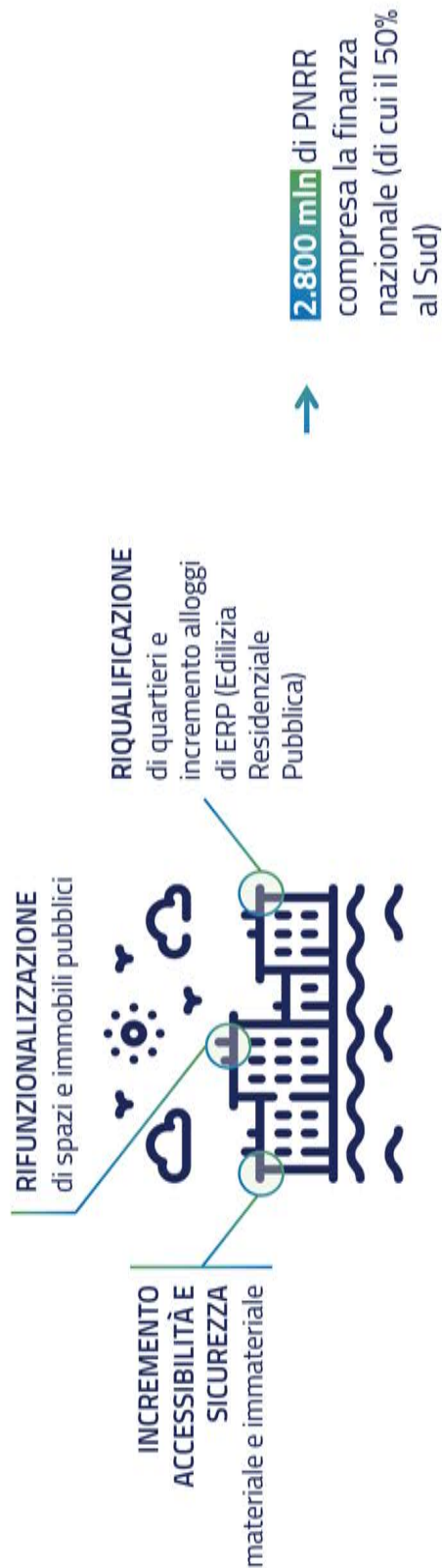


Fonte: RFI

INVESTIMENTI PER IL BENESSERE DELLE PERSONE E LA RIDUZIONE DELLE DISUGUAGLIANZE: LE INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI

<p>Qualità dell'abitare e infrastrutture sociali Miglioramento della qualità delle abitazioni per soggetti socialmente ed economicamente deboli, attraverso interventi di ristrutturazione degli spazi e senza consumo di suolo</p>	<p>Piano stazioni al Sud con interventi per la riqualificazione e miglioramento dell'accessibilità</p> <p>Miglioramento delle strutture penitenziarie e di quelle riabilitative per i minori</p>	<p>Tutela e valorizzazione delle risorse idriche</p> <p>Riduzione delle perdite della rete per una gestione efficiente delle risorse esistenti</p>
<p>Riqualificazione energetica e sismica delle case popolari per aumentare la sicurezza e combattere la povertà energetica</p>	<p>Efficientamento energetico delle cittadelle giudiziarie</p>	

QUALITÀ DELL'ABITARE



Rivolto a:

- Regioni
- Città Metropolitane
- Comuni sede di Città Metropolitane
- Comuni Capoluoghi di Provincia
- Città di Aosta
- Comuni con più di 60.000 abitanti

GESTIONE SOSTENIBILE DELLE RISORSE IDRICHE

→ Per l'accesso universale ed equo all'acqua potabile sicura e per tutti

→ Per aumentare in modo sostanziale l'efficienza idrica e gestire in modo sostenibile le risorse naturali



INFRASTRUTTURE IDRICHE PRIMARIE per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico a scopo potabile e irriguo



RIDUZIONE DELLE PERDITE NELLE RETI DI DISTRIBUZIONE DELL'ACQUA POTABILE, anche attraverso la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti (con ARERA)



AUMENTO DELLA RESILIENZA AL CAMBIAMENTO CLIMATICO dei grandi schemi idrici

Rivolto a:

- Gestori servizio idrico integrato
- Consorzi di bonifica, Enti irrigui



3.213 mln di PNRR
compresa la finanza nazionale (di cui il 55% al Sud)

INVESTIMENTI PER FAVORIRE LA RIPRESA E LA COMPETITIVITÀ DELLE IMPRESE

Estensione dell'Alta Capacità dei trasporti ferroviari per favorire il trasporto delle merci su ferro

Ultimo/penultimo miglio ferroviario e stradale nei porti per favorire l'intermodalità per connettere il sistema portuale

Rinnovo materiale rotabile ferroviario per le merci con l'acquisto nuovi locomotori, carri merci e mezzi di movimentazione

Aumento selettivo della capacità portuale con dragaggi e sviluppo di nuovi moli e piattaforme logistiche

Sviluppo economico e industriale delle aree del Sud attraverso le ZES per favorire produzione e occupazione

Digitalizzazione dei sistemi logistici e del traffico aereo, digitalizzazione e migliore gestione dei voli

Corridoio del Brennero per l'autotrasporto a basse emissioni

RIFORME DI SETTORE: SEMPLIFICAZIONI, CONCORRENZA ED EFFICIENZA

- **Ferrovie:** accelerazione del contratto di programma tra MIMS e RFI e dell'iter autorizzativo dei progetti (entro il 2021)
> **Attuazione:** normativa
- **Trasporto pubblico locale:** velocizzazione dell'approvazione progetti per il TPL e TRM (entro il 2021)
> **Attuazione:** normativa
- **Porti:** miglioramento della pianificazione portuale, regolamento sulle concessioni demaniali, accelerazione elettrificazione delle banchine (entro il 2022)
> **Attuazione:** normativa
- **Sicurezza stradale:** attuazione delle Linee guida per la sicurezza dei ponti e trasferimento della titolarità di ponti, viadotti e gallerie dagli Enti locali allo Stato (entro il 2021)
> **Attuazione:** amministrativa
- **Logistica:** Sportello Unico dei controlli per import/export (entro il 2021), piattaforme interoperabili per passeggeri e merci (entro il 2022) e lettera di vettura elettronica (entro il 2024)
> **Attuazione:** normativa/amministrativa
- **Risorse idriche:** rafforzamento della governance per le infrastrutture di approvvigionamento idrico (entro il 2022)
> **Attuazione:** normativa

COINVOLGIMENTO DELLE PARTI SOCIALI E DELLA SOCIETÀ CIVILE NELL'ELABORAZIONE DELLE POLITICHE E NEL MONITORAGGIO

ISTITUZIONE DELLA CONSULTA PER LE POLITICHE DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI (D.M. 22 aprile 2021), CON LE SEGUENTI FUNZIONI:

- a) Raccoglie studi e analisi per elaborazione di proposte e indirizzi politico-amministrativi
- b) Formula proposte normative e tecniche
- c) Promuove best practice nazionali e internazionali
- d) Concorre alla trasparenza e accountability del Ministero
- e) Contribuisce alle analisi di rischio nell'attuazione delle politiche
- f) Analizza i costi della transizione alla sostenibilità

52 partecipanti delle più importanti organizzazioni datoriali, sindacali e della società civile

Riunioni periodiche, con cadenza almeno bimestrale (ad oggi 16 e 17 marzo, 9 aprile e 6 maggio 2021)

7 Gruppi di lavoro tematici su:

- | | |
|---|---|
| Infrastrutture sostenibili <ul style="list-style-type: none"> • Approvvigionamento idrico e reti di distribuzione • Sicurezza infrastrutture • Innovazione tecnologica nell'abitare | Logistica e intermodalità sostenibile <ul style="list-style-type: none"> • Sistema marittimo e portuale • Innovazione del trasporto merci terrestre • Semplificazioni della logistica |
|---|---|

Politiche urbane

- Mobilità urbana (TPL)
- Efficientamento energetico patrimonio edilizio
- Politiche abitative

Superamento dei divari territoriali

- Mobilità extraurbana
- Aree interne e rurali

3 GRUPPI TRASVERSALI SU:

1. Strumenti di valutazione del PNRR
2. Clausole sociali
3. Economia circolare



RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI DELLE PARTI SOCIALI E SOCIETÀ CIVILE

VERSIONE FINALE PNRR DEL 29 APRILE

ORGANIZZAZIONI DATORIALI, SINDACALI E SOCIETÀ CIVILE

1.770 mln per:

- Incremento flotta navale TPL (100 mln)
- Incremento flotta lunghe percorrenze con vettori innovativi (500 mln)
- Realizzazione sistemi di rifornimento a terra di GNL (200 mln)
- Cold Ironing (700 mln)
- Green Ports (270 mln)

Prevedere misure per la transizione ecologica del trasporto marittimo

11.930 mln per:

- il completamento della Salerno-Reggio Calabria (9.400 mln)
- Attraversamento di Vicenza all'interno della tratta Verona-Padova (950 mln)
- Roma-Pescara (620 mln)
- Orte-Falconara (510 mln)
- Taranto-Battipaglia (450 mln)

Nuove opere per estendere l'alta velocità ferroviaria in tutto il paese piuttosto che concentrare la maggior parte delle risorse per il completamento di opere già in parte finanziate

3.095 mln per:

- TPL full electric (1.095 mln)
- Autobus innovativi a 0 emissioni (1.400 mln)
- Autobus per lunghe percorrenze (600 mln)

Rafforzare il programma di rinnovo del parco autobus destinato ai servizi di TPL



Ministero delle Infrastrutture e della
Mobilità Sostenibili

- 32 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI DELLE PARTI SOCIALI E SOCIETA' CIVILE

VERSIONE FINALE PNRR DEL 29 APRILE

ORGANIZZAZIONI DATORIALI, SINDACALI E SOCIETA' CIVILE

Rafforzare le azioni tese alla valorizzazione dei porti del Sud, in particolare con lo sviluppo delle ZES

- 4.000 mln per i porti, di cui:**
- Infrastrutture per le ZES destinati al Mezzogiorno (600 mln)
 - Progetto Green Ports, aperto anche per le Regioni del Sud (270 mln)

Prevedere risorse per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale esistente, in particolare locale

- 1.750 mln per:**
- Monitoraggio tecnologico e manutenzione di ponti e viadotti (1.450 mln)
 - Strategia nazionale per le aree interne, interventi sulle strade (300 mln)

Prevedere investimenti infrastrutturali, in mezzi, tecnologie e servizi per la realizzazione di una rete intermodale, anche a supporto della Mobility as a Service

- 400 mln per:**
- Digitalizzazione del TPL per favorire la Mobility as a Service (40 mln)
 - Digitalizzazione dei sistemi logistici (250 mln)
 - Digital innovation dei sistemi aeroportuali (110 mln)

E' necessario stanziare risorse per l'elettificazione dei trasporti privati

- 1.046 mln per:**
- Colonnine di ricarica elettriche (746 mln)
 - Filiera industriale della mobilità sostenibile (300 mln)

Per il Mezzogiorno bene gli interventi ferroviari ma mancano i treni su quelle linee, come gli intercity e i regionali

- 800 mln per:**
- Intercity al Sud (200 mln)
 - Rinnovo treni TPL (600 mln)



Dieci anni per trasformare l'Italia

PAGINA BIANCA



18STC0144990